МАКС ЗИНГЕР



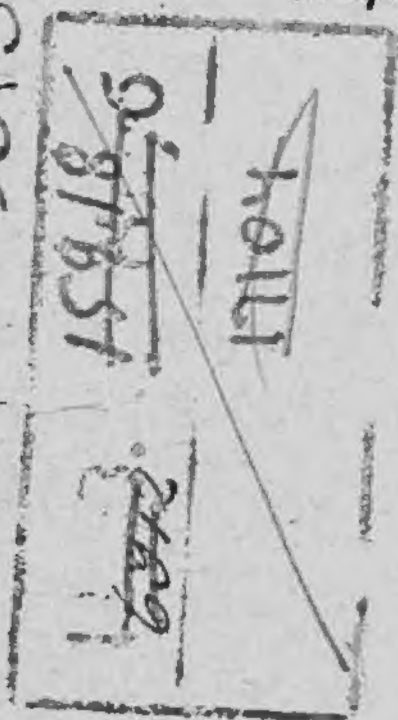
Ленский поход

АОИЗ · 1934

Макс Зингер

Ленский поход

Очерки первой Ленской экспедиции ледокола „Красин“, архангельских судов „Сталина“, „Правды“, „Володарского“ и омского теплохода „Первая пятилетка“ вокруг Таймырского полуострова к устью Лены, в бухту Тикси.







Ленинградское областное издательство—1934

Героическим советским морякам и воздушникам — участникам первого Ленского похода архангельских судов к берегам Якутии, освоителям необжитых окраин Советской республики посвящаю эту книгу.

Автор.

ОТ РЕДАКЦИИ

Освоение Великого северного пути, предпринятое по инициативе тов. Сталина, вписало блестящие страницы в историю Советской Арктики. Весь мир изумляется величайшим успехам, достигнутым советскими учеными, моряками и летчиками, при поддержке всей пролетарской страны.

Очерки т. М. Зингера рисуют простые и вместе с тем героические будни известной экспедиции к устью Лены, блестяще проведенной советскими моряками, учеными и воздушниками.

Экспедиция к устью Лены является одним из важнейших звеньев борьбы за Арктику, наиболее ярким итогом которой является великая полярная эпопея челюскинцев, показавшая всему миру, на какую отвагу, доблесть, настоящее пролетарское геройство способны советские исследователи Арктики — сыны социалистической родины, воспитанные большевистской партией.

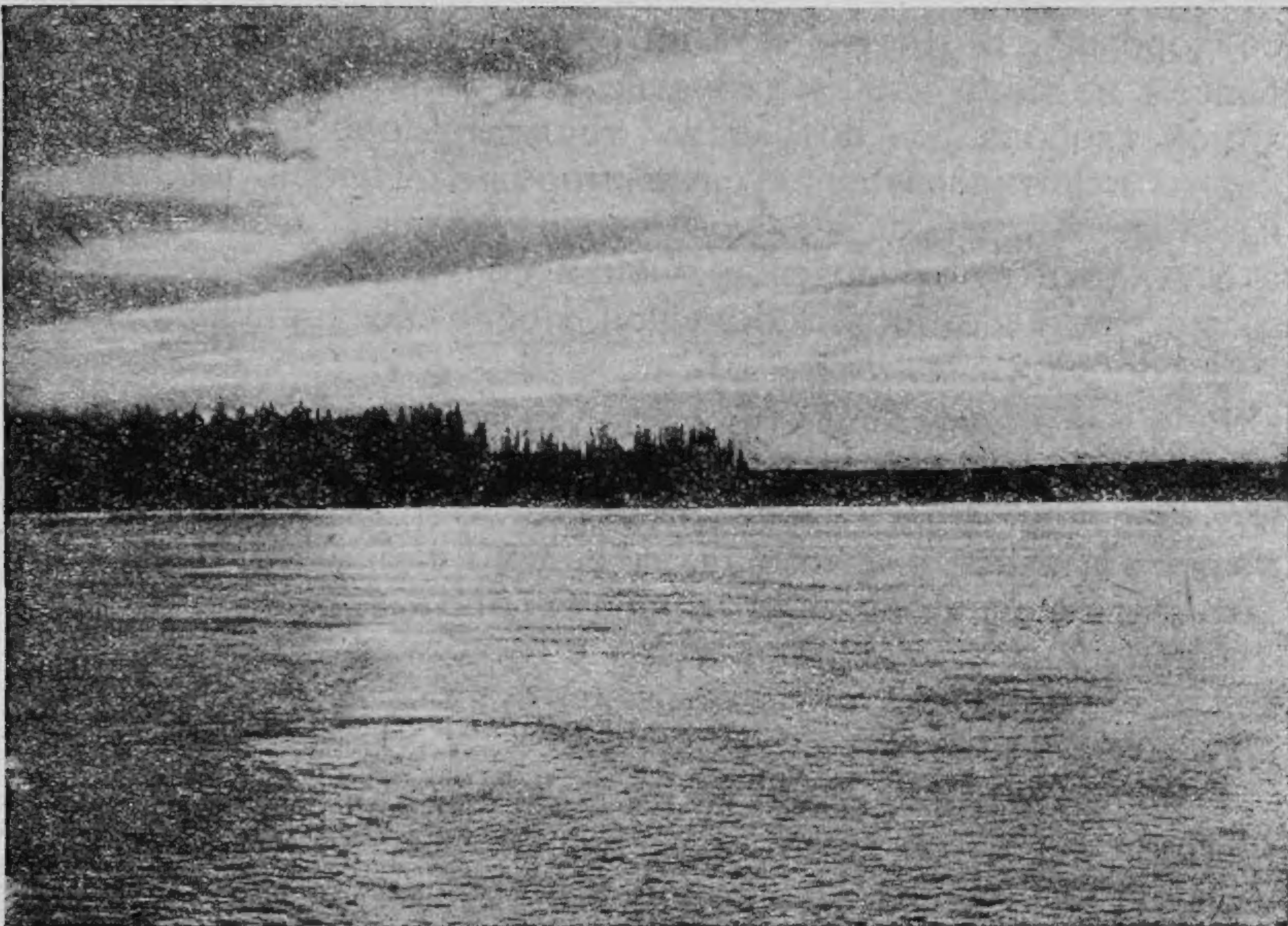
Челюскинцы и спасшие их летчики — герои нашей страны — показали образцы пролетарского мужества, необычайно ярко продемонстрировали величие и силу нашей социалистической родины.

Борьба за советскую Арктику еще не закончена. Новые экспедиции, новые полярные караваны, сотни ученых, моряков с энтузиазмом и мужеством продолжают исследование и освоение Арктики.

Вскоре после спасения челюскинцев в беседе с корреспондентами парижских газет и журналов Отто Юльевич Шмидт говорил: „Я не сомневаюсь, что через два-три года пароходы смогут свободно проходить по пути, который мы открыли".

Эта твердая уверенность руководителя челюскинцев чрезвычайно характерна для работников нашей великой родины, у которых ни на минуту не возникает сомнения в том, что поручение, данное советским полярникам великой партией Ленина — Сталина, будет выполнено с честью.

Подтверждением тому служит героическая практика освоения Арктики, отражение которой читатель найдет и в предлагаемых его вниманию очерках М. Зингера.



Енисей

введение

История знает ряд попыток провести грузы в Лену с запада. Но все эти попытки заканчивались безуспешно. Так, шхуна „Белуха“ (ныне погибшая в Карском море) трижды пыталась пройти из Архангельска к устью Лены и возвращалась останавливаемая непреодолимым ледяным барьером.

Якутская республика лишь однажды получила к устью Лены из Владивостока несколько сот тонн груза.

Известный полярный капитан Тихоокеанского бассейна Миловзоров и полярный исследователь Красинский с летной группой на борту парохода „Колыма“ пришли из Владивостока в бухту Тикси. „Колыма“ благополучно без зимовки вернулась в Тихий океан. Правда, следует отметить, что ледовые условия похода были сравнительно благоприятны.

Якутия—огромный и богатейший кусок Страны советов — бездорожна. В Якутии нет ни одной железной дороги. Еще совсем недавно чтобы добраться из Иркутска до Якутска зимой требовалось потратить тридцать-сорок дней езды на конях в пятидесятиградусные морозы. Теперь из Якутска на Невер перебрасываются через Алдан грузы на конях, а с Алдана на грузовых машинах по АЯМ (амуро-якутской магистрали) к станции Большой Невер Уссурийской железной дороги.

В бесснежную погоду путь Якутск — Невер занимает десять суток, а в метели, которые обычны для Якутии, путешествие продолжается нередко до трех недель. Перевозка на конях и автомобилях сильно удорожает цены товаров, затрудняет грузопоток на север Якутии.

Судоходная Лена начинается с Качуга, куда от Иркутска ходят грузовики; это также делает дорогой доставку товаров в Якутию.

Полярное море близ устья Лены, открыто свыше двух месяцев в году и может в случае его всестороннего изучения, стать путем для быстрой переброски товаров с запада Союза в Якутию.

Для начала хозяйственного освоения малоизученной полярной области Главное управление Северного морского пути направило в 1933 году из Архангельска три парохода: „Володарский“, „Сталин“ и „Правда“ под флагманством величайшего ледокола „Красин“, вышедшего из Ленинграда на соединение с караваном.

Одновременно с Енисея должен был направиться к острову Диксон и оттуда в Лену, речной пароход „Партизан Щетинкин“ и из Омска речной теплоход „Первая пятилетка“, имея на буксире два трехтысячетонных лихтера груженых горючим.

Один лихтер с грузом угля должен был служить базой для всего действующего флота в Арктике, другой лихтер с нефтью должен был пойти в Лену, чтобы на весь год обеспечить теплоход горючим.

Начальником Ленского похода был назначен член коллегии Главного управления Северного морского пути Б. Б. Лавров, освоитель Карского моря и Енисея с притоками, создатель полярного морского порта на Енисее

и города Игарки, бывший председатель правления „Комсеверпути“.

Рандеву всех судов Ленской экспедиции предстояло на острове Диксон в Карском море, туда же должен был прилететь и начальник Ленского похода Лавров.

На острове Диксон нес воздушную вахту за льдами самолет „СССР Н2“ под командой летчика Алексеева.

Алексеев впервые за всю историю авиации достиг в 1932 году на том же самолете „СССР Н2“ мыса Челюскин и Северной земли. Алексеев участвовал вместе с Чухновским в качестве летнаба в полетах „Красного медведя“, спасавшего экспедицию дирижабля „Италия“ в 1928 году.

Командиром ледокола „Красин“ шел Легздин, дважды ходивший в полярное плавание. Капитан „Володарского“ Смагин несколько раз ходил в полярное плавание. На „Первой пятилетке“ шел опытный моряк Модзалевский начальник речной части Ленского похода и капитан теплохода моряк Микешин.

В походе участвовали лучшие моряки Севера и его лучшие воздушники.

Книга „Ленский поход“ рассказывает про поход ледокола „Красин“ из Ленинграда к берегам Якутии вокруг Таймырского полуострова с караваном архангельских грузовых судов.

Благодаря Ленскому походу север Якутии получил в 1933 году все необходимые грузы.

На обратном пути ледокол „Красин“ вынужден был оставить на зимовку архангельские суда у острова Самуила близ мыса Челюскин и сам с трудом прорвался из Карского моря, закрывшегося сплошным льдом.

Своим приходом к Якутии с моря первая большая Ленская экспедиция грузовых судов из Архангельска выполнила громадной важности хозяйственную и политическую задачу.

Особую заслугу в самый ответственный момент экспедиции оказал самолет „СССР Н2“, указавший каравану судов близкий и верный путь к чистой воде.

В тяжелый ледовый год не только морские суда достигли устья Лены. 13 сентября 1933 года в бухту Тикси пришла своим ходом „Первая пятилетка“. Теплоход пришел не один, он тащил на буксире через малоисследованное

море Лаптевых груженый лихтер, будущую гордость ленского флота.

Все великое простое.

О величии и трудностях Ленского похода сказания перейдут через хребты столетий. В веках останется смелость и отвага моряков и воздушников Ленского похода, ум и выдержка его руководителей.

1 декабря 1933 года.

Автор.

ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА К УСТЬЮ ЛЕНЫ

ОГНЕННЫЕ столбы загорелись над тайгой. Желтые столбы подпирают небо, искрящееся звездами. Повторились пылающие огни и серебристые звезды в Игарской протоке, густою черной ночью, разрезанной столбами полярного сияния.

Идет холодная игарская зима. Солнце скоро надолго спрячется за горизонт и люди томительно-трепетно будут ждать возвращения светила, ухода полярной ночи.

Игарка — город на лесном пределе земли. Дальше на север идет лесо-тундра и голая безлесная тундра, мшистые зыбуны и кочки да Ледовитое полночное море.

В тесной комнате общежития — пять человек.

Это первый дом в Игарке и первые люди в нем. На полу, посредине комнаты, на оленьей шкуре лежит человек, посасывая трубку. Выбритая его голова блестит как полированная кость мамонта. Неровно подстрижены короткие усы.

По углам комнаты — оленьи шкуры и на них полулежат еще нераздевавшиеся люди. Они все в кожаном, полуболотных сапогах и с золотыми галунами на правой руке. Самому старшему из них лет тридцать пять, а младшему не будет и тридцати. Он голубоглаз, горяч в споре, вскакивает с постели и порывисто жестикулируя убеждает собеседников в своей правоте.

Посредине комнаты на оленьей постели — создатель Игарки Лавров, а рядом с ним летчики. Все они прилетели под вечер в Игарку из Красноярска, промчались около двух

тысяч километров в один день над зеленоверхой тайгой, над океаном лесов красавца-Енисея, водного силача Сибири.

Пребольно кусает надоедливая мошка. Лицо младшего летчика покраснело от укусов и слегка распухло.

Лавров говорит быстро и с непривычки его трудно разобрать. Трубка его погасла, за спичками далеко лезть, но по привычке человек держит трубку в зубах и говорит потрясывая ею.

— Вот утверждали, что Карское море непроходимо, что это погреб, набитый льдом и движение торговых судов здесь невозможно. А мы опрокинули это утверждение. В одну навигацию мы провели в Обь и Енисей пятьдесят пароходов. Но мы пройдем не только в Енисей и Обь. Мы докажем, что Полярное море, море советское и честно будет служить революции. Мы пройдем в море Лаптевых в Лену, из Архангельска будем перебрасывать грузы в Якутию. Надо только изучить Полярное море, оседлать его радиостанциями, следить за подвижками льдов с ваших самолетов, вести над морем неусыпное наблюдение. И мы откроем морской путь с запада в Якутию.

И через два года...

Баренцовым морем идут из Архангельска корабли. Летит из Красноярска самолет. Из Ленинграда в Полярный океан спешит вокруг Скандинавии величайший ледокол мира. По Енисею и Оби бегут на север речные суда, к острову Диксон, в Енисейский залив. Отсюда, от Диксона все пойдут в Якутию к устью Лены, в бухту Тикси.

„Правда“, „Сталин“, „Володарский“ — грузовозы Ленского похода.

„Первая пятилетка“ и „Партизан Щетинкин“ — его речные суда.

Воздушный корабль „СССР Н2“ — разведчики карских льдов Алексеев и Молоков.

Воздушный корабль „СССР Н8“ — разведчик льдов Восточно-Сибирского моря и моря Лаптевых Леваневский.

Ледокол „Красин“ — флагман Ленской эскадры.

И начальник похода — создатель Игарки Лавров—летит на самолете к острову Диксон.

Движутся морские суда на Диксон, к унылому скалистому острову, где притулились возле мачты радиостанции четыре жилых дома.



Рисунок Макса Зингера.

Первый караван карской экспедиции 1929 года входит в полярный порт Игарку

Здесь на Диксоне — финиш звездного рейса морских и речных судов и самолета. Отсюда с запада „Красин" поведет за собой впервые в истории мира караван грузовых судов на северо-восток, к архипелагу Норденшельда к мысу Челюскин, в море Лаптевых, к устью Лены, к берегам Якутской республики.

ПОХОД НАЧАЛСЯ

Дни и широты меняют окраску моря. Недавно оно было серо-стального цвета, вот оно будто загустело и стало темносвинцовым, а теперь при солнце море темносинее и после полудня лазурью покрыт океан, радостно светится прозрачно-голубое небо. Крылатые парусники пересекают наш путь. Много встреч на большой морской Атлантической дороге.

Восемь суток продвигался ледокол морями и океаном, не заходя ни в какие порты. И все корабли, даже те, на флагштоках которых трепалась свастика фашистов, салютовали краснознаменному советскому ледоколу, герою Арктики.

На крайнем севере у Нордкапа „Красин" проходил сквозь густые заряды тумана, тревожа покой безлюдных берегов Норвегии частыми гудками.

Перед самым заходом лидера Ленского похода в Мурманск туман поднялся и раскрыл суровую, но величественную картину Кольского залива.

Я входил в этот залив пять лет назад на ледокольном пароходе „Сибиряков", тогда еще безвестном зверобое. Тогда здесь было пустынно и тихо. А теперь ледоколу салютовали советские тральщики, шедшие на траловый лов в Баренцово море. Юлили по заливу моторные боты. В самом Мурманском порту шумели лебедки и краны, тарахтела землечерпалка и грузились пиломатериалом и хибинским апатитом пароходы. Апатит — этот плодородный мурманский камень серыми штабелями выстроился вдоль причальной стенки Мурманского порта. Им заполняли свои трюмы иностранные грузовозы.

Главная площадь города пестрела квадратом морских флагов. Сюда, в полярный порт, приезжал на днях Сталин.

У причальной стенки, где пришвартовался „Красин“, уже стояли вагоны с углем. Едва только ледокол остановил свои машины и в каюту с мостика сошел по трапу капитан, как рабочие Мурманского порта начали уже подавать могучими кранами уголь на пароход.

Мурманские ударники решили в кратчайший срок отправить „Красин“ в ответственный арктический рейс. В Арктике дорог каждый час. И если сегодня путь еще свободен, — завтра его может закрыть льдом, пригнанным ветрами и течениями.

В суровый год вышли суда в Ленский поход. Карские радиостанции сообщали в Мурманск тревожные ледовые сводки, у Марре-Сале в Карском море лед восемь баллов. У Северной земли весь видимый горизонт забит сплошным невзломленным еще льдом. Подступы к проливам Вилькицкого и Шокальского закрыты.

У витрин мурманской газеты „Полярная правда“ толпы людей читают о рейсах, которые предстоят „Красину“ с караваном судов и пароходу „Челюскин“ из Ленинграда к острову Врангеля и во Владивосток.

От витрины с пригорка хорошо видны высокие желтые трубы пришедшего в Мурманск ледокола и красные звезды на них. В ночь на второе августа приходит „Челюскин“ и становится на рейде. Днем он швартуется напротив „Красина“ и начинает принимать уголь.

Два корабля, два полярных товарища, стоят друг около друга. У каждого своя морская жизнь, разные конструкции, разные силы, но задача одна — хозяйственное освоение Северного морского пути.

дорог каждый час!

В АРКТИКЕ каждый навигационный день дороже такого же дня на материке, потому что на „большой земле“, как зовут нашу землю жители крайнего Севера, много навигационных дней в году, а в Полуночном океане их всего шестьдесят. И они одержимы туманами, снегопадами, штормами и водный северный путь нередко устлан тяжелым льдом.

Если мы хотим проложить большую морскую дорогу по северу нашей республики, если мы хотим освоить Великий северный морской путь, то надо обратить внимание не только на величие задачи, но и прежде всего на способы ее разрешения. Так же, как на фронте своевременная подвозка продовольствия и боеприпасов решает успех дела, так и здесь, на полярном фронте Советов, в борьбе со стихией, дело прежде всего за снаряжением и снабжением в срок. Снаряжаться в поход надо своевременно.

Потерять день в Арктике — это слишком много потому хотя бы, что проход вокруг мыса Челюскин открыт лишь на короткое время.

Надо уметь использовать это короткое навигационное время на нашем севере. Если сегодня проход из Карского моря в море Лаптевых чист, то завтра его может закрыть льдом, пригнанным неожиданно поднявшимися сгонными ветрами. И потерянный день может стать решающим для всего похода.

Потерянное весной в бумажной волоките учреждений время создает летом, при отправке судов в полярные походы, излишнюю суету и сутолоку, нервирует судовой и экспедиционный состав.

Так было в 1930 году со шхуной „Белуха“, которая пыталась первой пройти с грузами в социалистическую Якутию из Архангельска.

Вместо намеченного по плану выхода из Архангельского порта 24 июля шхуна снялась лишь 24 августа. Этому помогал Архангельск, затягивавший ремонт моторов шхуны, „Комсеверуть“, досылавший день за днем в течение целого месяца срочные грузы в Архангельск и державший шхуну как собаку на привязи у Соломбальской пристани.

В 1932 году я был свидетелем повторения той же картины на Дальнем Востоке Союза во время отправки флотилии Северо-восточной полярной экспедиции из Владивостока во главе с ледорезом „Литке“. В результате ряда задержек экспедиция вышла в море вместо 15 июня 2 июля, и, кто знает, не это ли запоздание стало впоследствии причиной всех трудностей похода и зимовки всего каравана судов в Чаунской губе полярного Восточно-Сибирского моря.

Ледокол „Красин“ — флагман Ленской экспедиции — должен был выйти из Ленинградского порта по плану не позже 9 июля, но в результате запоздания грузов и неприбытия их в адрес ледокола он вышел, лишь 17 июля.

В Мурманске „Красину“ предстояли бункеровка и пополнение запасов продовольствия, теплой одежды и воды.

К приходу ледокола в порт уголь был уже на пристане; вытянув свои мощные стрелы с ковшами, полными лучшего угля, стояли наготове подъемные краны. Ударники Мурманска работали с энтузиазмом. Стены порта, красневшие плакатами, звали грузчиков Мурманска во-время проводить пароходы „Красин“ и „Челюскин“ в арктический поход.

Грузчики Мурманска выполнили взятое на себя обязательство перед советской Арктикой. Но вот снабженческие организации Главного управления Северного морского пути с этой задачей не справились, — они не проводили во-время из Мурманска ледокол „Красин“.

Ведь еще в марте 1933 года было принято решение о Ленском походе. Времени было предостаточно для того, чтобы подогнать все необходимые грузы, все снаряжение Ленской экспедиции к Мурманску, Ленинграду и Архангельску, обеспечить конвоируемые „Красиным“ архангельские суда и самый ледокол.

Три судна — „Правда“, „Сталин“ и „Володарский“, входящие в состав Ленской экспедиции, задержались с выходом из Архангельска в море более чем на десять суток. „Красин“ терял дорогие дни в Мурманске в ожидании где-то идущих грузов.

Карское море, по сведениям, полученным с ледоколов и самолета, делавших ледовые разведки было не столь благоприятно для навигации, как в прежние годы. За Маточкиным шаром у карской стороны южного острова Новой земли лежал тяжелый сплоченный лед. Сгонные ветры норд-остовой четверти пригнали его к островам Диксона и Вилькицкого, вытянулся он и вдоль Ямальского берега. Требовалось много умения, выдержки и терпения, чтобы, несмотря на ледовую обстановку, провести ленские суда к заветной цели сквозь ледяные заслоны Полярного моря.

Ледовое состояние Карского моря несколько уменьшало значение запоздания выхода Ленской экспедиции в море. Но это совпадение — чистая случайность. Конечно, запоздание было бы преступным, если Карское море в эти дни было свободно от льдов. Надо помнить насколько важное ответственное дело представляет собой снаряжение в пионерские рейсы эскадры грузовых судов.

Зимовка судов в Арктике выводит суда из эксплоатации на целый год. Это вынуждает республику фрахтовать суда за границей, тратить непроизводительно сорок фунтов стерлингов в день за каждое судно. Наконец зимовка нередко приводит к потере человеческих жизней.

Единственная пока зимовка во льдах Полярного моря, которая прошла блестяще, это была советская Чаунская зимовка Северо-восточной полярной экспедиции. Здесь зимовало семь морских пароходов и триста моряков и научных работников — целый полярный городок. Люди занимались делом на зимовке, открыли штурманские классы на берегу Полярного моря, матросов сделали штурманами, кочегаров — машинистами. Дисциплина способствовала здоровой обстановке на зимовке, которая не знала ни одного смертного случая и является из ряда вон выходящей из подобных зимовок в Ледовитом океане.

Но даже эти блестящие результаты вынужденной зимовки никак не говорят в пользу задержки снаряжения в период отправки судов в поход. На войне, как на войне. Каждый

потерянный день в порту должен громом отозваться над столами тех учреждений, которые задерживают выход кораблей в море.

Надо помнить о том, что каждый потерянный в порту день для полярного судна грозит зимовкой.

Надо писать не только о героике в Арктике, но и о тех помехах, которые встают на пути освоения социалистического Севера, задерживают его бурный рост и не позволяют ему в полной мере служить второй пятилетке.

К ПОЛУНОЧНОМУ ОКЕАНУ

„ЧЕЛЮСКИН“ доставил ледоколу „Красин“ подводного часового — лот Джемса и противоцынготный груз лимонов для всех судов действующего полярного флота в Карском море.

И вот „Красин“ уходит в Баренцово море. Совсем недавно здесь погибал маленький „Руслан“ — спаситель „Малыгина“ и в штормовую погоду, рискуя выброситься на камни неизведанного моря, черпая воду обоими бортами, прокосился по этому морю „Красин“. Он пытался оказать помощь гибнущему судну и героическим людям на нем.

В радиорубке ледокола „Красин“ сидел вахтенный радист Плотников. Радист „Руслана“ Волынкин, друг и товарищ Плотникова, они четыре года отслужили в военном флоте вместе на одном судне. И в тот штормовый день, когда пришлось Плотникову принимать последние слова от руслановцев через Волынкина, своего товарища,—Плотников— крепкий детина с бычьей шеей и тот не выдержал, затрясся весь, горе комом подкатило к горлу. Плотников вышел из рубки, передав вахту товарищу Любке.

Это были тяжелые минуты.

А сейчас море Баренца тихо, чуть рябит иссиня-зеленая вода, ласкаемая легким прикосновением ветерка. И не верится, что это море поглотило „Руслана“, погубило двадцать жизней, а прошлым годом — несколько тральщиков. Звериная повадка у этого моря.

„Красин“ шел Баренцовым морем к Новой земле, к Маточкину шару, куда продвигались грузовые пароходы из Архангельска: „Сталин“, „Правда“ и „Володарский.

Полтораста с лишним лет назад проливом Маточкин шар шло первое судно, оно поднимало всего лишь несколько тонн груза. Помор Чиракин был проводником этого корабля, на борту которого чернела надпись „Корчмара“. Лейтенант Розмыслов, морской офицер елизаветинских времен, стоял на мостике управления. Розмыслов командовал экспедицией, штурманил Губин и кроме лоцмана Чиракина на „Корчмаре“ было одиннадцать матросов. Старое негодное судно послали проведать правильность заявления Чиракина об открытом им новом проливе в Карское море, названном Маточкин шар. Маточка — река, впадающая в пролив у западного входа. Шар — значит пролив.

Здесь, где с такой осторожностью проходил между нависшими скалами высоких берегов ледокол „Красин“, много лет назад шел и первый лоцман Маточкина шара Яков Чиракин.

„Корчмара“ увидела Карское море. В тот год оно было безлюдно у Новой земли. Но время было позднее, приближалась полярная зима и лейтенант Розмыслов не решился итти по открытому морю к устьям Оби и Енисея. Он стал на зимовку в том месте, где через полтора века разбились смелые летчики Карского моря на „СССР Н3“ вместе с командиром воздушного корабля Порцелем. Экспедиция Розмыслова была плохо снаряжена и цынга покосила людей за зиму. Умер и сам лоцман Чиракин — первооткрыватель Маточкина шара. Его похоронили на полуострове, где и посейчас сохранились следы древнего зимовья. Полуостров назвали именем смелого мореплавателя.

Здесь у полуострова Чиракина недолго стоял ледокол, словно отдавая почести пионерам Северного морского пути.

Первым прошел мимо ледокола пароход „Челюскин“. Через Маточкин шар он знакомился с Карским морем, которое сулило тяжелые льды. Караван ленских судов был замечен с ледокола ночью двенадцатого августа. Пароходы „Сталин“, „Правда“, „Володарский“ выстроились в кильватер и пошли за флагманом. Блистали снегами новоземельские берега, а невдалеке от них словно карауля добычу, разложился до самого горизонта сплоченный, непроходимый лед. Солнечный день сверкал недолго. Мгла съела сияние дня, похитил туман скалистые берега Новой земли.

Пароходы перекликались в тумане, словно каюры собак в пуржливую глубокую полярную ночь.

Туман сгустился и остановил шествие судов.

С полудня снова снялись всем караваном. Топчет ледокол льдину словно курицу петух. Клюнет железным носом льдину, взгромоздится на нее, подомнет под себя и бежит дальше по воде, отряхивая осколки льда и пену вод со своих черных бортов.

Летная разведка еще не указала нам пути. Мы идем без разведки по тряской ледяной мостовой Карского моря, а быть может где-нибудь неподалеку чернеются невидимые нам водные тропы к самому Диксону.

Да зачем нам ходить к Диксону? Быть может разведка открыла бы нам путь от мыса Желания к мысу Челюскин северными широтами?

Вместо того чтобы бункероваться у острова Диксон быть может следовало подослать пароход-угольщик к мысу Желания и взять пополнение угля здесь, у северной оконечности Новой земли и отсюда итти напрямую к мысу Челюскин.

Только авиоразведка могла указать верный путь к мысу Челюскин.

Без этой разведки первому каравану не следовало входить в ворота Карского моря, потому что на них висел тяжелый замок с еще неподобранными ключами.

через маточкин шар

КАПИТАН Легздин склонялся к походу в Карское море вокруг мыса Желания. Капитан Сорокин, замещавший Лаврова на ледоколе „Красин“, настаивал на походе к Маточкину шару.

Ледокол пошел к Карскому морю, держа курс на Маточкин шар.

Четыре пути ведут моряков в Карское ледовое море: Югорский шар, Карские ворота, Маточкин шар и вокруг мыса Желания — северной оконечности Новой земли.

От выбора направления зависит нередко успех Карских экспедиций.

Известный полярный исследователь Н. И. Евгенов, неоднократно проводивший карские экспедиции, старался не входить в Карское море без авиоразведки льдов. Обычно Евгенов собирал первый караван судов у Югорского шара и в зависимости от донесений авиоразведки, выбирал путь к острову Диксон.

Самолет, радио, ледокол и службы погоды — вот главные помощники моряка в Ледовитом море. Самолет облетает море, осмотрит и нанесет на карту дислокацию льдов. По радио самолет сообщит свое донесение на флагман-ледокол. И если служба погоды даст хорошую видимость, караван выступает в поход из пролива в Карское море.

Но часто морякам приходится пренебрегать плохой видимостью, чтобы не иметь потерь во времени. Эти потери могут повести к вынужденной зимовке в Полярном бассейне.

Случалось, что и Евгенов выходил вперед при плохой видимости, но тогда он знал ледовую картину моря. Тогда



Картина худ. А. А. Борисова

Карское море

в штурманской рубке на карте, где прокладывался курс корабля-флагмана, непременно синим или красным карандашом лежали на карте нанесенные летчиками контуры льдов — заградителей моря.

Выбор направления на Маточкин шар был неудачен.

В то время как этим путем мы встретили тяжелые льды, ледокольный пароход „Русанов“ прошел по чистой воде через Югорский шар, держась Ямальского берега. До самого Диксона „Русанов“ шел, не форсируя ледовых перемычек.

Выбор Маточкина шара очевидно произошел потому, что этим путем проходили на Енисей и Обь караваны Карских экспедиций 1933 года. Но это было плохим примером для нас.

Один из наших грузовозов дал течь в форпике. И мы бесцельно теряли во льдах драгоценное время, вытаскивая, окалывая пароход, застревавший в кильватерной колонне. След за ледоколом закрывался наплывавшими льдинами и обычно пароход, шедший в хвосте каравана, задерживал продвижение всей колонны.

Первый полярный бой был разыгран неудачно.

Нельзя было вслепую итти в Карское море, когда на Диксоне нес ледовое дежурство воздушный часовой „СССР Н2“ под командой испытанного полярного летчика Алексеева.

Евгенов неоднократно говорил во время Карских экспедиций, что в полярных плаваниях необходимо прежде всего запастись терпением.

Несомненно, что выбор Маточкина шара был сделан без этого запаса терпения.

Но в конечном итоге ни задержка в Ленинграде, Архангельске, Мурманске, ни выбор Маточкина шара, решающего значения на успех похода первого архангельского каравана грузовых судов в Якутию не имели. Не имели потому, что ледовая обстановка северо-восточного отрезка Карского моря была настолько тяжела в первой половине августа, что заставила „Сибирякова“, пытавшегося пробраться к мысу Челюскин, повернуть обратно к Диксону и ждать соединения с „Красиным“.

на выручку „Челюскина“

КОРАБЛИ в сплошном льду. Бесконечны хребты торосов, за которые спрячется человек. Далеко на белом горизонте виден дымок „Сталина“. Его уже провели ближе к кромке. „Красин“ идет на выручку к „Володарскому“ и „Правде.“ В ослепительно белом, заснеженном льду, сверкающем на солнце, стоят два парохода, друг к другу кормами. И кажется, что пароходы зашли не в море, а в бесконечную тундру. И сейчас не лето, а полярная весна, после долгой ночи севера. Светит радостно солнце и радостен день. Но корабли во льдах и к ним на выручку гремит по полям Карского моря „Красин“. На корме и баке ледокола всегда толпится свободный от вахты народ.

Солнце играет в искорках снежных полей и люди закрыли глаза темными защитными очками. Очки спасают человека от снежной слепоты, и будто слепые, бродят по ледоколу моряки в синих и черных окулярах. Словно от зеркала отсвечивает солнце, глядясь в ледяной покров моря.

Небольшой мороз. Лед — молодик до пяти сантиметров.

Радист Юдихин слышал как „Челюскин“ передавал „Ленину“ о поломке шпангоута и вмятине, полученной в боях с карскими льдами. Течет форпик.

Пойдет ли „Челюскин“ дальше?

Не слышно над кораблями взбадривающего рокота моторов самолета. Не кружит металлическая летающая лодка над пароходами, застрявшими во льдах.

Льды до трех метров толщиной, с синевой аквамарина, как на Дальнем Востоке у Сердца-камень у мыса Шелагского в Восточно-Сибирском море.

Мы уже близки к ледоколу „Ленин“, проводнику Карской экспедиции.

„Сталин“ и „Володарский“ смело идут по следу ледокола „Красин“ — тарана Арктики.

На корму вышел из кочегарки секретарь судовой ячейки Зыбин подышать одну минуту свежим воздухом. Только виден нос на запачканном углем лице кочегара. Почернел его полосатый тельник и сетка вокруг шеи кажется серой.

— Главное не дрейфить! и все будет в порядке! — это поговорка Зыбина. Так говорит он в ответственные моменты похода.

Ему двадцать шесть лет, он учится в морском техникуме и пошел в Ленский поход попрактиковаться на ледоколе. Зыбин загорается, вспыхивает при споре, быстро хватает, „догоняет“ мысль собеседника. Кочегар Зыбин знает всех на ледоколе и все идут к нему с тысячью вопросов в крохотную каюту секретаря судового коллектива.

Крепкая, голубоглазая уборщица Надя, отбросив кивком головы пряди льняных волос, назойливо спадающих на нос, доит корову на ледоколе. Наде девятнадцать лет. Она комсомолка, окончила семилетку. Надя убирает каюты по левому борту ледокола, доит корову и помогает буфетчице.

Третьи сутки грохочет ледокол во льдах Карского моря, протаскивая сквозь его преграды караван ленских судов.

„Красин“ вывел после тяжелого ледового похода весь караван архангельских судов на чистую воду. Выстроившись в кильватерную колонну, суда двинулись самостоятельно без ледокола к острову Диксон. А „Красин“ пошел на выручку „Челюскина“, застрявшего во льдах.

„Челюскин“ нарядное судно с каютами по обоим бортам. Блестит в каютах никель. Просторно в каютах „Челюскина“. Гремит музыкальная электрола. Шумно в коридорах и кают-компании корабля, людно.

Сумрачно проходит по шумным коридорам „Челюскина“ его капитан Воронин. Его едва уговорили итти в этот рейс. Воронин устал от трёпки полярных походов. Уже несколько лет кряду он не видит своей семьи. Только вернулся с похода „Сибирякова“ вокруг всего старого света в Архангельск, как послали капитана на зверобойку, за тюленями. Больше всех набил помор Воронин морского зверя. Пришел с промыслом в Архангельск — зовут на „Челюскин“. Увидел

Воронин новый сверкающий свежей окраской пароход. Очень уж шумно на нем, не привык к этому полярный капитан. После хорошо собранного, как натренированный боксер „Сибирякова“, не хочется капитанить на неуклюжем „Челюскине“.

Но итти надо. Всем известно из газет: Воронин — капитан „Челюскина“! Воронин поведет новое судно сквозным Северным морским путем из Ленинграда во Владивосток с заходом на остров Врангеля. Пятый год там бессменно живут зимовщики. Их надо сменить, надо забросить на остров продовольствие.

И Воронин ведет „Челюскина“ по шумной ледяной дороге Полярного моря.

От встречи с карскими льдами потек форпик „Челюскина“. Пароход окружен тяжелыми льдами. Он не в силах вырваться из ледяной западни. Он вызывает к себе на помощь „Красина“.

„Красин“ вывел свой караван на чистую воду и гарцует по карским льдам навстречу к „Челюскину“. Лед изъеден летним теплом, лед податлив, он легко ломается при первых ударах о могучий форштевень „Красина“.

В ледяном хаосе встречаются два морских товарища, два полярных корабля.

Они идут вместе вперед до чистой воды. „Красин“ быстро дает свободу „Челюскину“.

На бортах кораблей слышны прощальные приветы и дав торжественные салюты в безмолвии студеного полярного дня суда ложатся каждое на свой курс.

„Челюскин“ идет по направлению к Северной земле, он торопится проникнуть в море Лаптевых. Долог перед ним путь к самому острову Врангеля.

„Красин“ спешит к своему каравану, который стоит на якорях в бухте Диксон.

Здесь на Диксоне решится судьба Ленского похода. Будет избран вариант пути к морю Лаптевых.

На Диксоне произойдет встреча с начальником Ленского похода Лавровым, который прилетел на остров из Игарки — полярного порта на Енисее.

От острова Диксон нас отделяют теперь всего лишь несколько дней.

ЗДРАВСТВУЙ, ОСТРОВ ДИКСОН!

НА севере виден лед. Его подносит норд-остовыми ветрами. Остров Диксон еще не открылся. Пеленг показывает, что мы севернее своего счислимого места. Быть может нас снесло течением? Должны были притти на Диксон рано утром, а сейчас уже к полдню, а Диксона нет. Вода желтая, мутная, как хлебный квас. Очевидно речная, енисейская вода.

Ветер раздернул завесу облаков, показав на севере аквамариновую синь неба. Засинелся только краюшек, а так кругом и небо и Карское море свинцово-печальны. Осенний пейзаж, скучный и томительный, как ожидание на трамвайной остановке в далекой отсюда Москве.

Позади нас дымят два парохода. Они идут нашим курсом. Их путь за лесом в енисейский порт Игарку. Это два англичанина.

Четыре года назад я ходил на „Красине" в Карское море с большою экспедицией. „Красин" вступал в единоборство со льдами. Перед ним на тысячи миль не было ни одного корабля. А теперь их целая эскадра в Полярном море.

Солнце село. Вспыхнул зеленый луч от утонувшего светила; сочно-зеленый, как весенняя, омытая дождем трава.

Ни зверя. Ни птицы.

Мертвое море севера!

Пронесло льды перед Диксоном, и на них ни нерп, ни медведей.

А вот и остров Вернс; чуть севернее выгорбился Диксон.

Гордо маячит высокая мачта. Скрылись в бухте постройки за гористым берегом. Видны уже мачты и трубы архангель-

ских пароходов. Они поджидают ледокол, чтобы вместе итти к устью Лены.

На „Сталине" заделывают цементом пробоину, полученную во льдах между Маточкиным шаром и Диксоном. Форпик „Сталина" затоплен. В Архангельске такой пароход не пустили бы в море.

Здравствуй, остров Диксон!

Я подходил к тебе не раз на кораблях морских и воздушных.

Ты был всегда уныло-одиноким и молчаливым.

А сегодня людно у твоих утесов. Сколько вымпелов у этих разбуженных берегов!

Да, это полярный порт!

Четыре дома возле мачты радиостанции. Собаки на привязи у своих конур. По каменистому грунту мох и трава. Со шлюпки надо прыгать в воду, камни не пускают шлюпку к самому берегу. Берег высокий, ступени камней ведут к тесовой дорожке и по ней шагают люди с прибывших судов к одиноким домам острова Диксон. Люди застоялись на кораблях, как в денниках раскормленные кони, охота побегать и порезвиться. Моряки ходят по острову, разминают ноги, расправляют грудь — вдыхают запахи земли, пусть суровой, каменистой, но земли.

Старые зимовщики увязывают свои вещи, собирают пожитки. На смену полярникам пришла другая молодежь — метеорологи, магнитологи, радисты, мотористы, повар и доктор. Зимой, когда на острове останутся только они одни и все корабли покинут Карское море, будут зимовщики делать свое дело: метеорологи — наблюдать погоду, радисты — сообщать о ней на материк, магнитологи — изучать магнитные явления на севере, и каждый поодиночке — объезжать в свободное время пасти-ловушки на песцов, в ясную погоду, в пургу и в мрачные ночи или в оттепель.

топор-нога

МЕНЯ хлопают по плечу и кричат приветственно. Я вижу перед собой старого знакомца по северу — Топор-Ногу. Это самоеды так прозвали промышленника Пятницкого. Он ломал дрова ногой и туземцы, с завистью глядевшие на его крепкие сапоги, прозвали его Топор-Нога. Так и осталась за человеком эта кличка.

Поседел человек за несколько лет на севере.

— Сей год шибко-то народ на севере цынговал! Народ приезжий все! Спят шибко много, однако и кормежка слабая. Вот и получается это,—говорил мне Топор-Нога в кают-компании ледокола.

— А я твой ножик-то потерял, который ты мне в Дудинке подарил! В тундре его сей год потерял! Шибко-то хороший ножик был.

И я вспоминаю как на далеком отсюда восточном севере чукча Атык, с которым я прошел тысячу километров на собаках по горам Восточно-Сибирской тундры, мог по нескольку дней говорить о каком-нибудь пустяке, о разбитой бутылке.

Чтобы лучше скользили нарты по снегу их часто в пути опрокидывают и смачивают, „война ют“ полозья водой, которая тут же замерзает. Полозья становятся скользкими и нарты быстро бегут по снегу. Однажды Атык разбил бутылку, которую носил за пазухой своей кухлянки.[1] В этой бутылке была вода для войданья нарт. И после того, куда бы не заезжал Атык с каким бы чукчей не встречался—

[1] Верхняя меховая одежда чукчи.

он всем рассказывал о последней новости в тундре, о разбитой бутылке Атыка.

„Атык бутылку камака“! [1]

Не может и Топор-Нога забыть о ножике, потерянном в тундре.

Говорит, говорит человек о капканах, о том, что неудобны они, заносит их пургой — не разыщешь после. И что лучше всего самоеду для ловли песцов это — древняя пасть. Только ее быть может надо усовершенствовать.

Поговорит и вдруг снова вспомнит о ножике. Рассказывает Топор-Нога быстро, скороговоркой, пересыпая речь сибирскими словечками.

— Слышали мы радиопередачу! — говорит Топор-Нога.

— Трогательные были минуты! Ребята подходят к микрофону и слышно — оробел парень, молчит, стесняется, а другой бойко прокричит:

— Папка, привези мне живого медвеженка! Или выйдет баба, глотая слова, волнуется, не закончит говорить, — отходит, заплачет или что. А хорошая это однако штука — радиоперекличка! Я ее в Дудинке слышал. Ночь! Пурга! И вдруг Москву слышишь, чувствуешь как волосы пошевеливаются, вот что! Чаще эту штуку, однако, надо для нас повторять. Сильно-то подбадривает зимовщиков. Цынжать,[2] однако, люди с того меньше станут!

---

[1] Атык прикончил бутылку (камака по-чукотски значит смерть.)

[2] Болеть цынгой.

совет у диксона

В КАЮТ-КОМПАНИИ „Красина" необычно людно. На капитанском месте — начальник Ленского похода Лавров. Все кресла и диваны заняты. У колонн перед общим столом изготовился будто сеттер на стойке, треногий киноаппарат. Ослепительно вспыхивают юпитера — маленькие солнца.

В креслах вокруг стола — командиры ледоколов, капитаны судов полярного морского и речного флота. Лавров созвал их на совет.

Полярный штаб заседает. Скоро выступление на позиции. Марш на северо-восток.

Берет слово Лавров. Горят огни прожекторов. Кинооператоры запечатлевают на пленке кадры исторического заседания.

— Я пригласил капитанов для того, чтобы обсудить план дальнейшего продвижения морских и речных судов в Лену. Нам надо решить три вопроса. Первый — направление нашей эскадры, второй — проводка речной части и третий — уголь. Я слышал от капитанов, что на мысе Челюскин мы можем остаться без угля. Важен для нас вопрос о том, куда направить лётную разведку. Помимо Ленской экспедиции здесь имеются другие суда, им также будет полезно освещение ледовой картины Карского моря.

Я думаю, что профессор Визе ответит нам по первому вопросу.

Визе встает с мягкого кресла „Красина", на котором когда-то сидел командир ледокола сподвижник Нансена — Отто Свердруп.

Визе поправляет очки и не спеша, обдумывая и округляя свои мысли, говорит.

— Северо-западная часть моря от мыса Желания до острова Визе благоприятна, к югу же между Уединением и преддверием к проливу Вилькицкого море забито сплошными ледяными полями. Если будет избран путь, которым в этом году пытались пройти на крайний север „Сибиряков“ и „Седов“, то рано встретим трудности. „Челюскин“ пытается преодолеть эти трудности обходом на норд-вест. Это пытался сделать и „Сибиряков“, но отсутствие угля вернуло нас к Диксону. Есть три пути к мысу Челюскин. Первый путь — шхерами, прибрежной полыньей. Второй путь — к северу от опушки шхер. И третий путь — северный.

Надо сделать разведку к северу от Уединения. Это не помешает нам одновременно двигаться вперед на север от Диксона. Обогнув Визе, мы неизбежно сталкиваемся с большими трудностями. Без авиоразведки мне вопрос неясен. Авиоразведка необходима всем нам и „Седову“, который стоит в ожидании разрежения льдов. Я кончил.

Профессор Визе снова усаживается в плюшевое кресло.

Слово берет командир самолета „Н2“ Алексеев. Большая круглая голова. Чуть раскрытый рот придает лицу выражение смеха. И в самые тревожные моменты лицо Алексеева кажется мне смеющимся. Улыбчивый и мужественный человек.

Он злоупотребляет любимым словечком летчиков: „хозяйство“. Лед в Карском море это — хозяйство. Морские корабли это — морское хозяйство, речные — речное хозяйство. Туман — хозяйство. Самолет — хозяйство. Все — хозяйство! И за скупыми словами этого человека в сбитых сапогах, в потертой военно-морской тужурке, в которой он летал с Чухновским спасать Нобиле, я вижу тоже хозяина, хозяина воздуха Арктики.

— Мы только раз осматривали ледовое хозяйство, которое лежит на вашем пути. Был туман. Все разглядеть было трудно, но тогда казалось, что с вашим хозяйством в то хозяйство соваться нельзя было. Сейчас нужна еще одна разведка. Мы видели, что вестовая кромка льдов идет от Плавниковых островов и сворачивает к норду. Базы горючего заморожены. А нам без этого хозяйства как вам известно двигаться нельзя. Разведка с Диксона возможна только до Уединения, не дальше. Мы дадим разведку вдоль

опушки шхер, в случае же избрания северного варианта заявляю: авиоразведка исключена.

Лавров — Послушаем, что нам скажет старый полярник Карского моря капитан Сорокин.

Выступать на этом собрании это значит — решить судьбу экспедиции. Неправильный вариант может повести к зимовке еще на прямом пути всего каравана вместе с ледоколом, хоть он и „Красин“. Полярное море сильнее „Красина“. Полярное море возьмешь не силою, а мудростью, знанием, выдержкой, сплоченностью людей.

Сорокин потирает нос указательным пальцем, поводит своими длинными усами. Говорит замедленно, чеканит каждое слово и перед запятыми в своих выражениях делает паузу и удар на слове. Впечатление такое будто Сорокин не говорит, а читает, причем — незнакомый текст.

— Основываясь на сделанных докладах Визе и Алексеева, я не могу с уверенностью сказать, что же нам предпочесть, какие пути. Необходима лётная разведка. Надо направиться в сторону Уединения: там будет легче в ледовом отношении. Пароход „Челюскин“ может нам многое открыть. Он идет впереди, как разведчик. Надо руководствоваться данными „Челюскина“. Но надо помнить, что лучше сделать двести миль с караваном по чистой воде, чем тридцать миль в сплоченном льду. Итти следует по одному пути всем, объединенно, не разбиваясь. В отношении решения вопроса о речной части, считаю — брать ее совместно с морскими судами не следует. Надо сниматься и ленским судам и „Сибирякову“ и „Русанову“ вместе с „Красиным“. Предлагаю следующий походный порядок судов: „Красин“, „Сталин“, „Правда“, „Русанов“, „Володарский“ и „Сибиряков“ — концевым. Необходимо обеспечить „Сталину“ возможно меньшее количество ударов об лед, принимая во внимание аварийность судна. „Правда“ также имеет некоторые повреждения, привыкла уже итти вторым в караване, пусть так и следует дальше. Судовое время вести всем судам по долготам. Условные сигналы применяются на всех судах одинаковые. Предлагаю тем, у кого их нет — выписать здесь же на ледоколе. При входе в лед — измеряйте воду в трюмах! Когда за „Красиным“ канал будет заполняться заплывающим льдом, ход иметь не выше пяти узлов. Помните, ледокол не может иметь равномерного хода во льдах. Выход всех судов

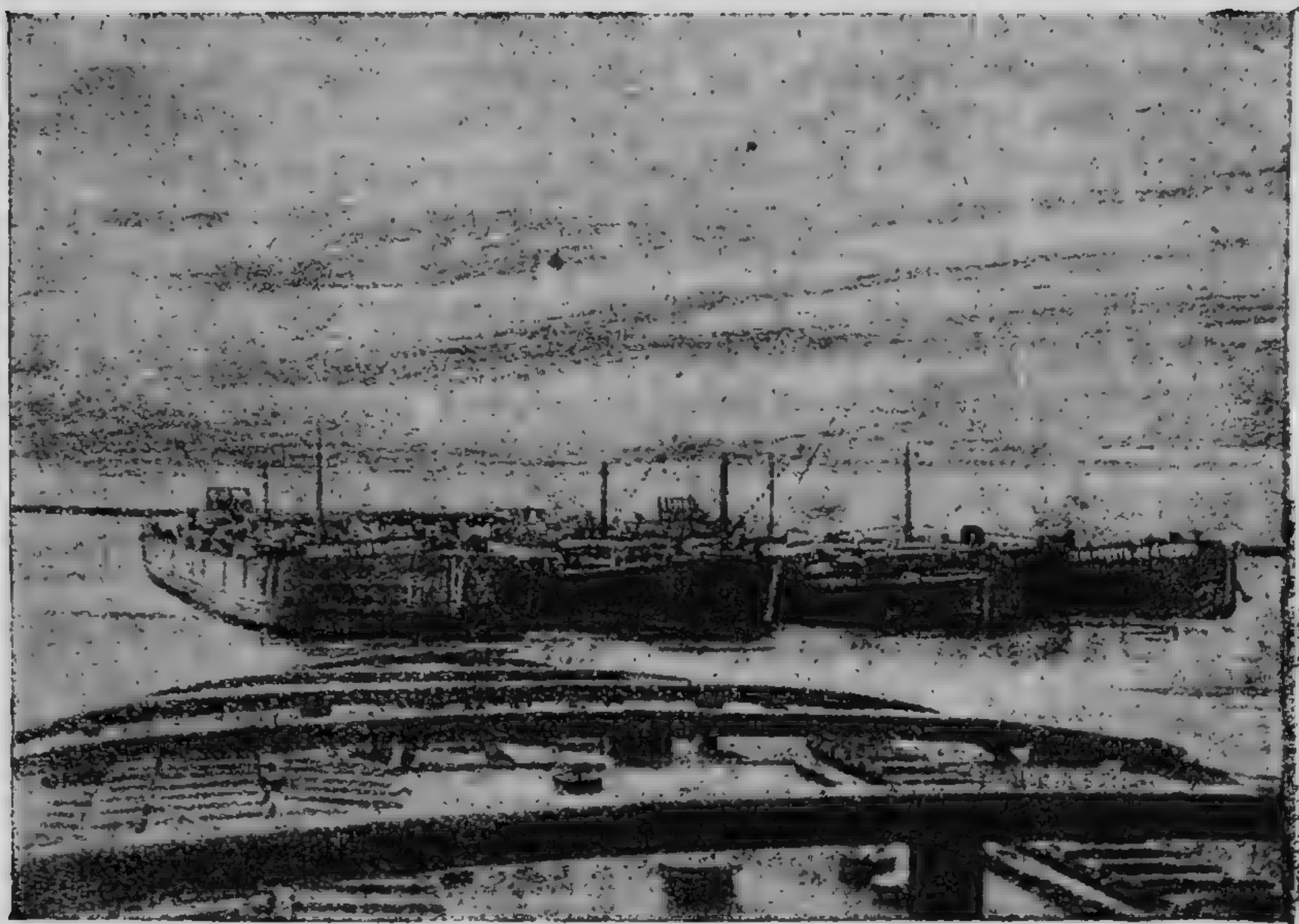


Фото В. Итина. Счал обских лихтеров

намечается на завтра. „Сталин“ еще не закончил заделку цементом своей пробоины.

Слово берет морской капитан Модзалевский, проведший три года назад из Данцига в Обь и Енисей сквозь льды Карского моря четыре новых речных теплохода. Одному из них было дано название „Первая пятилетка“ и этот теплоход теперь идет из самого Омска в Лену вокруг мыса Челюскин. „Пятилетка“ уже на Диксоне, она пересекла всю Сибирь с юга на север по Обской артерии, питающей своими могучими водами Карское море. „Пятилетку“ привели Модзалевский с Микешиным.

Худощавый моряк, с высоко поднятыми пиками усов—начальник речной части похода капитан Модзалевский говорит:

— Из трех путей шхерный вариант должен несомненно отпасть. Им можно залезть в ледяную ловушку. Выгоден путь между шхерами и Уединением. Если он закрыт, то остается северный путь. Обшивка в шесть миллиметров

толщины рассчитана только на плавание по чистой воде, но не маневры во льду, да еще с буксировкой лихтера.

„Сибирякову“ и „Русанову“ не обязательно итти с ленскими судами. Эти ледокольные пароходы могли продвигаясь самостоятельно на север, быть хорошими нашими разведчиками. Надо учесть, что на „Партизане Щетинкине“ беда с пресной водой и старший механик говорит, что от соленой воды пропадет котел и станет пароход. Хорошо бы осмотреть котел со специалистом с ледокола „Красин“. На „Щетинкине“ нет компасов. Если до десятого сентября нельзя будет достигнуть пролива Вилькицкого — надо возвращаться речникам. Зимовать в Полярном море речникам нельзя.

Лавров—Предоставляю слово командиру „Красина“ Легздину.

Легздин не раз ходил в Арктику. Эта она выбелила ему виски серебристой сединой. Но лицо капитана еще моложаво. Он неразговорчив по характеру. За столом в кают-компании, когда каждый вечер есть вечер воспоминаний моряков о лихих рейсах по морским дорогам мира, Легздин молча вслушивается в разговор и после гудка ледокола или удара об лед взглянет пытливо в иллюминатор кают-компании и неторопливо в ночных мягких туфлях зашагает к трапу на верхний мостик.

И сейчас Легздин говорит затрудненно. Не любит говорить капитан.

— Полагаю надо итти по опушке шхер. Этот путь более краткий. Ледокол будет ближе к самолету. На севере — полярный пак, на севере мощный лед. Итти надо от Диксона вдоль опушки шхер.

Балицкий (капитан „Правды“) — Присоединяюсь к мнению товарища Легздина. Пропущено уже много времени. Сроки на пределе. Путь Легздина наиболее короткий. Возможно, что скоро подуют ветры зюйдовой четверти. Путь Легздина позволит нам поддерживать связь с речною частью.

Смагин (капитан „Володарского“) — Согласен с вариантом Легздина.

Хлебников (капитан „Сибирякова“) — Я за предложение Легздина.

Ерохин (капитан „Русанова“) — Придерживаюсь мнения капитана „Красина“. Путь этот отчасти пройден „Таймыром“.

Визе — И я не возражаю против предложения Легздина, но необходима авиоразведка.

Урванцев — Длинный путь бывает нередко и короче и быстрее, чем самый короткий на первый взгляд. Мы замечали, зимуя на Северной земле, полыньи, уходившие в сторону к острову Уединения. Если пролив Шокальского не вскрыт, можно будет пройти Вилькицким. Согласен с капитаном Сорокиным. Итти следует за „Челюскиным" и затем отклониться на восток к Северной земле. Речной части пройти в этом году не удастся. Если даже встретится пятибалльный лед — речникам самостоятельно не пройти. Придется посылать на помощь ледокол, отрывать его от морской части. Только план, предложенный Сорокиным, реален. Я за северный вариант.

Сорокин — От „Седова" и „Сибирякова" мы уже слышали о тяжелых льдах, а там, где „Челюскин" — свободно. Если бы мы могли заказать южные ветры, то это другое дело, можно тогда итти опушкой. Но в момент зажимов здесь близка опора — близок берег. Учтите эту опасность! А на севере — простор, есть куда податься льду. Опасность только может грозить при нажиме исключительно больших полей. Другое дело, если „Челюскин" закроет нам путь.

Шарбаронов — Всему каравану следует итти опушкой. Это выгодно и морякам и речникам. На те глубины, которыми идем мы — речники, льда не подожмет. Итти на север, как говорил Сорокин, нельзя.

Визе — Проход речным судам по опушке исключен. Вдоль берегов полыньи нет. Речникам следует выжидать до пятого-десятого сентября. Если авио не даст улучшения ледовой картины — речникам возвращаться!

Модзалевский — Прибрежная полынья — мышеловка.

Лавров — Кто же за северный вариант? Выходит, что только двое — Сорокин и Урванцев.

Визе — Я не возражаю против северного варианта. И на севере и на опушке будут одинаково плохие условия.

Легздин — „Челюскин" что-то долго идет на север!?

Лавров — Под берегом будет легче до меридиана Норденшельда, откуда придется круто взять на норд. Вас это смущает? (Обращаясь к Легздину).

Легздин — Меня не смущает поход по белой карте.

Лавров — Идем опушкой шхер. Мы должны провести

пароходы на Лену, но не гробить их. Прибрежной полосой итти речникам опасно. Раздавит. Речников оставляем на Диксоне. Если речники не смогут до восьмого-десятого сентября итти в Лену, пусть отступают в Игарку. Там становятся на зимовку. „Партизан“ может зимовать в Красноярске. Прошу „Сибирякова“ пожертвовать научной частью в помощь речникам и взять их проводку на себя.

Хлебников (капитан „Сибирякова“) — Не могу. Мне надо на мыс Челюскин.

Лавров — Товарищ Алексеев, вы можете сегодня вылететь?

Алексеев — Через четыре часа до семьдесят седьмой параллели.

Лавров — Принять порядок следования судов, предложенный Сорокиным: впереди „Красин“, затем „Сталин“, „Правда“, „Русанов“, „Володарский“ и „Сибиряков“. Алексееву сделать срочно разведку по южному варианту по глубинам, миль до сорока от берега. Вы можете дойти до Мидендорфа? (Обращаясь к летчикам).

Алексеев — Можем и дальше.

Лавров — Такое поручение мы вам и даем.

Алексеев — К ночи будет туман над льдом. Не лучше ли отложить полет до шести утра?

Лавров — Какая продолжительность полета?

Алексеев — Восемь часов. Мы будем вам радировать в воздухе.

Собрание перешло к вопросу об угле, где какому пароходу бункероваться. После долгих споров судам был выписан угольный паек.

Ленская экспедиция из своих запасов отдает уголь „Русанову“, „Седову“ и „Сибирякову“.

Уголь в Карском море для действующего флота, что патроны для солдат на передовых позициях театра военных действий.

У „Красина“ теперь все подзащитные. К плеяде судов „Сталин“, „Володарский“, „Правда“, присоединяются „Русанов“ и „Сибиряков“. Тяжелые льды не пустили „Сибирякова“ к мысу Челюскин и теперь пароход идет в общей цепи, наступающей на север под командованием „Красина“.

Завтра — на линию огня!

самолет открывает путь каравану

Сильный, штормовой ветер гнал волну на ледокол разворачивая его как флюгер. Но лететь надо было обязательно чтобы открыть дорогу во льдах Ленскому каравану, узнать про ледовое „хозяйство“. Восемь часов находился в воздухе самолет над льдами Карского моря и, склонясь над бумагой, Юдихин и Любке, радисты „Красина“, слушали звучащие точки и тире воздушной радиостанции.

Под вечер снизились летчики в бухте Диксон, разведав море до самого архипелага Норденшельда.

Ночью Алексеев и летнаб Жуков на моторе подходили к ледоколу. Льды, виденные под самолетом, и чистую воду открытую для каравана в Лену, летчики нанесли на карту в штурманской рубке. Архипелаг Норденшельда весь во льдах, но на запад от него видели полынью. До Норденшельда — две тяжелые перемычки, а так путь свободен.

Когда мотор отвалил от борта „Красина“, ледокол уж вопил на всю бухту, сигналил пароходам о выходе в море.

Зажглись ходовые огни на кораблях, у самого края земли. Ночью суда уходили от Диксона в море, в поход, которому не было примера.

Кровавая полоса заката была сдавлена свинцовыми, приземлившимися тучами. Ветер сбавил свою хлесткую силу. Море едва колыхалось, как бесконечные поля, вызревшей ржи. „Красин“ вышел вперед и дал сигнал „иду вперед, следуйте за мною“.

И суда рапортовали сигналы флагмана.

Экспедиция в Лену началась. Эскадра двинулась к мысу Челюскин.

Немного судов побывало у заветного мыса.

Шесть приходов было к Челюскину и один прилет самолета.

Норденшельд — на „Веге“.

Нансен — на „Фраме“.

Толль — на „Заре“.

Вилькицкий — на „Таймыре“ и „Вайгаче“.

Амундсен — на „Мод“.

Профессор Самойлович и Ерохин — на „Русанове“.

Алексеев прилетал на „Комсеверпути 2“.

Теперь идет „Красин“ с караваном в пять судов. Но увидим ли мы этот мыс Челюскин? Пробьемся ли к нему?

ПУТЬ К МЫСУ ЧЕЛЮСКИН

ЛАВРОВ стоял в своей походной каюте у иллюминатора и смотрел на выстраивавшиеся в ночи суда.

Ночи стали темнее. Солнце уже садилось на несколько часов за горизонт. Двигалась к концу короткая осень. И зима напоминала о себе холодами. Лавров вышел в собачьей шубе на палубу, заглянул в штурманскую рубку. Из штурманской пошел на бак и затем по левому борту, через горы угля возле бункеров, на корму. Лавров знакомился с кораблем.

На корме как обычно стояли свободные от вахты моряки, и один из них здесь же на прохладном воздухе накручивал ручку патефона, заставляя Утесова в десятый раз петь „Русскую рапсодию".

Корабли идут друг за другом военным строем, кильватерной колонной, в поход, в Якутию. Всплыло солнце, зажгло утренним светом землю, море и облака. Золотая, солнечная дорожка бежит за кормой „Красина".

Опять белые пятна льдов на синей груди моря. Суда встретили лед несколько раньше того, чем это обещал Алексеев. Поля ровные, чистые, подметенные ветрами. Их передвинули к нам ветры и течения.

Закрыли остров Вандропер. Прошли по нему в исключительно ясную погоду. Острова нет.

Я думаю о том, как льды, туманы и снегопады озлобляют моряка и наоборот как чистая вода с золотой дорожкой солнца действуют успокаивающе на человека.

Вырос и снова исчез в тумане остров Скотт-Гансен. Караван продолжал итти средним ходом вперед. Как вдруг неожиданно перед ледоколом забелело ледяное поле.

Положили „право руля“, дали „полный вперед“ левой бортовой машине и „Красин“ круто пошел вправо, предупредив сигналом, коротким как выстрел,— следовать каравану вправо. И все суда в ответ вздохнули гудками.

Караван шел следом за своим проводником, но из-за тумана суда не видели друг друга. Ледяное поле, заставившее весь караван повернуть вправо, казалось бесконечным. Я стоял на баке. Было три часа ночи сырой, туманной и леденящей. Вдруг нам навстречу нос к носу из дымки тумана показался пароход. Неужели „Челюскин“? Мы обменялись сигналами и круто разошлись. Это был „Сибиряков“, его нетрудно было узнать по обводам и мачтам, резко отличавшимся от лесовозов, следовавших непосредственно за ледоколом. Вскоре на нас с гудками тревожно выскочили будто спросонья остальные пароходы. Все стали запрашивать из тумана о курсе, сбившись в кучу, как цыплята возле наседки. В толчее льдов и тумане сам „Красин“ не сразу ответил судам о том, какого держаться курса. На мостике стоял один из младших штурманов.

На мгновение раздернуло завесу. „Красин“ увидел ворота во льдах и дал сигнал трогаться вперед.

След за „Красиным“ заплывал, пароходы едва протискивались в тесной дорожке за ледоколом, который часто возвращался к ним для околки.

Туман мохнатым рукавом застил путь.

Только под утро разбили перемычку и вырвались на простор чистой воды.

Лавров не ложился спать в эту ночь. Я видел его ранним утром на мостике. Лицо начальника было бледно.

У невзломанного льда караван остановился. „Красин“ сам пошел в разведку, грохоча по льдинам, но вскоре вернулся. С караваном здесь не пройти. Свободный путь ведет нас на юго-восток и затем снова на север. Под килем небольшой запас воды. Этими малыми глубинами проходили здесь лишь „Заря“ Толля, „Фрам“ Нансена, да первооткрыватель Северного морского пути Эрик Норденшельд.

Недолог свободный путь в Карском море. Перед нами снова ледяной шлагбаум. Лавров посылает на разведку концевое судно „Сибиряков“.

Путь судам закрыт. Сорокин прохаживается по мостику в ватнике, который увеличивает его и без того большие

формы. Сорокин твердит о том, что опушкой шхер не пройти. Надо итти только северным вариантом, вслед за „Челюскиным“, у которого по сообщениям его рации разреженный лед.

Но Легздину чудится на горизонте чистая вода, он видит за льдами водяное, темносинее небо. Мне кажется, что Легздин больше хочет видеть, чем видит на самом деле чистую воду, капитан бодрит штурманов своей верой в достижение мыса Челюскин.

С марса — вороньего гнезда[1] — быстро спускается доктор Чечулин. Он ростом выше всех на мостике и говоря с ним все невольно задирают головы, чтобы видеть его и слушать о виденном с марса. Размахивая длинными руками, Чечулин рассказывает, что видел в бинокль пять необозначенных на карте островов. Лавров предлагает назвать их „Островами пяти кораблей“ („Красин“, „Сталин“, „Правда“, „Володарский“, „Русанов“). „Сибиряков“, ушедший далеко вперед, радирует что уже вышел на чистую воду.

Мы очевидно проходим острова Тилло, но кто поручится во льдах, в тумане, о точном местонахождении Ленского каравана.

При подходе судов к островам, глубины начинают увеличиваться. Быть может эти острова имеют приглубый берег и мы могли бы вплотную приблизиться к полосатым от нестаявшего снега рассыпчатым скалам. Быть может мы счастливо минуем безвестные банки, которые прервали бы наш поход в самом его начале.

„Красин“ крушит обломок поля и я вижу на нем грузные следы медведя, словно кто-то в широченнейших лаптях прошел здесь неведомо куда. Следы давние, на них пороша.

Разными курсами с „Сибиряковым“ снова идет „Красин“ в разведку и находит дорогу судам.

Впереди патрулирует во льдах разведчик „Сибиряков“ с профессором Визе и капитаном Хлебниковым.

Алексеев еще не пролетал над нами.

Встретив непроходимой лед, „Челюскин“ повернул на юг, склонясь очевидно к нашему варианту.

Я заглядываю часто в штурманскую рубку, где за таблицей логарифмов простаивает, одев очки, дублер старшего

---

[1] Наблюдательная бочка на передней мачте корабля.

помощника Пешковский. Он любовно вычисляет пространными цифирными строками местонахождение „Красина".

С каждым днем на тонкой карандашной линии, показывающей в штурманской рубке курс „Красина", я вижу все новые и новые кружочки, удаляющиеся друг от друга, ползущие на северо-восток.

Это идут корабли в Лену. Это их продвижение, счислимое по лагу или обсервованное по солнцу место в Полярном море.

Двадцать восьмое августа, а нас нет еще на Лене, нет на Челюскине, мы не видели даже архипелаг Норденшельда.

Поясное время переведено на час вперед, час украден у нашего дня на судне.

Вправо от курса милях в десяти идет приземистый берег. Вот показались острова Крузенштерна. Вряд ли кто-нибудь ходил по их растресканным камням. Острова Крузенштерна в десяти милях к северо-западу от места, указанного на карте.

Льда не видно. Выпустили лаг. Прошли за вахту [1] двадцать пять и девять десятых мили.

Но вот и вторая Алексеевская перемычка льдов.

И снова брожение умов.

Сорокин настаивает на походе к северу. Легздин — за опушку шхер. Лавров приказывает форсировать перемычку.

Опять нам лед посреди дороги. Этого льда не видел Алексеев.

— Или мы не туда забрались?

Не взяли ли мы севернее или западнее указанной Алексеевым дороги?

Лот Томсона щупает дно моря — мы подходим к островам Русским — северу архипелага Норденшельда, как слепой с палкой.

Как похожи все северные острова один на другой. Стоят приземистые, узкие, вытянувшиеся, словно звери, греясь на солнышке, или свернувшись в комок от непогоды.

„Красин" гремит и гудит на весь океан, распугивая одиноких медведей. На утро — ясная видимость. Тяжелый лед. Собрались итти в разведку, как вдруг снова туман. Он шел на караван хлопьями и в просвете мы увидели неда-

---

[1] Четыре часа.

леко от борта корабля средней величины белого медведя, спокойно шедшего по самой кромке поля у полыньи, в которой стоял ледокол. Ветер тянул от нас на зверя и, стоя с наветренной стороны и чуя несомненно новые для него запахи коров, мычавших на палубе, людей свесившихся с релинга ледокола, медведь не обращал ни на кого внимания. Его занимал ящик из-под лимонов, выброшенный с борта ледокола в полынью. Медведь плюхнулся в воду, подняв столб брызг, и быстро поплыл к ящику. Видно стало только голову медведя, лоснящуюся от воды. Медведь подбрасывал ящик над водой, топил его и снова подкидывал. Зверя видимо забавляла пловучесть этого странной формы предмета, им никогда невиданного.

На ледоколе забыли про обед. Люди повыскочили на палубу из кают-компании, из кубриков, без теплой одежды. Для верности выстрела доктор Чечулин вытянулся во весь свой длинный рост на сырой, недавно скаченной боцманом палубе.

Медведь выволок ящик на льдину и продолжал забавляться им, словно ребенок игрушкой. Еще несколько человек вышли на борт корабля с винтовками.

Вдруг „Правда“, лежавшая в ледовом дрейфе, дала ход и прямо — на медведя.

— Как в кильватер ходить так отстает, а за медведем первая лезет, прыткая, — неодобрительно отозвался рулевой матрос на „Красине“.

— Не авральте, ребята, а то еще удерет! — недовольно сказал Чечулин; он видимо нервничал. Слишком много вышло охотников на медведя.

Чечулин выстрелил неожиданно. Медведь сразу бросил свою игрушку и пошел наутек. Я заметил, что зверь как то странно уходил от нас, будто отяжелел у него зад. Медведь припадал на задние ноги, но шел резво. От второго выстрела медведь перекинулся через голову, как подстреленный заяц, и большое красное пятно на правом боку под лопаткой окрасило серебристую шкуру зверя.

— Готов! — крикнул кто-то на палубе.

Но медведь оправился от удара, встал и медленно пошел снова вперед.

„Правда“ приблизилась уже к кромке и тоже открыла огонь по уходящему зверю. Но Чечулин третьим выстрелом

уложил его среди торосов. Люди на ледоколе неистово захлопали в ладони.

И только собрались наши охотники за добычей с баграми, как с „Правды“ сбросили штормтрап и пошли за медведем. Они быстро заарканили его и потащили по льду к своему судну, мигом подняли на борт и зверя и штормтрап, так что подошедшим охотникам с „Красина“ не пришлось даже подниматься на „Правду“.

Мы слышали, стоя на „Красине“, как улюлюкали наших представителей, смиренно стоявших у борта „Правды“.

— Этот медведь не ваш, — сказал капитан „Правды“, — ваш медведь должно быть убежал!

Красинцы вернулись с пустыми руками на ледокол. Так закончилась первая охота.

СЛЫШИМ КОЛЫМУ

ГОД назад Северо-восточная полярная экспедиция пробивалась в эти дни к Колыме. Я ходил на флагмане экспедиции ледоколе „Литке" в этот замечательный полярный поход. Двигалась небывалая эскадра на Колыму. Морские пароходы и речные, самолеты на бортах судов, тракторы на палубах, машины для заводов, кони, коровы, овцы, свиньи, горы прессованного сена, тысячи тонн груза и тысяча людей. Все это шло в реку Колыму, к мысу Медвежьему.

Эскадра пришла к Колыме четвертого сентября, но на обратном пути была захвачена в плен ледовым Восточно-Сибирским морем у мыса Шелагского и зазимовала в Чаунской губе под защитой острова Айон. Все кроме „Урицкого", отбившегося в пурге, окружившего себя непреодолимыми даже для „Литке" льдами. „Урицкий" вмерз во льды в открытом океане и они таскали пароход всю зиму то на восток, то на запад.

Я шел из Чаунской губы на собаках в Восточно-Сибирскую тундру с чукчей-каюром Атыком, по горам занесенным глубокими снегами — убродом. Мы шли на собаках без дороги, без компаса. Чукча Атык определял по следам оленей чаучу,[1] по запаху жилья человека свое местонахождение в гористой тундре. Двадцать шесть дней мы шли на собаках через тундру, древнюю казацкую Анюйскую крепость на Малом Анюе в Нижне-Колымск — последний большой поселок на Колыме перед Полярным морем.

Я оброс бородой и мой сынишка узнал меня лишь „по очкам", как говорил он мне на вокзале при встрече после девятимесячной разлуки. Сын вырос без меня, а я провел

---

[1] Кочевник, чукча-оленевод.

свои лучшие годы в скитаниях по Северу, влюбленный в него как в девушку.

Теперь снова сын без меня в далекой Москве на Большой Грузинской. Он рисует в тетрадке полярных мишек и пароходы. Он знает, что „Красин" двухтрубный корабль и на трубах его большие красные звезды. Мальчику было три года, когда я впервые простился с ним надолго, уходя с „Красиным" в Карскую экспедицию из Ленинграда к устью Енисея. И с трех лет он слышит от меня рассказы и сказки о Севере.

Вместе с группой моряков, ехавших для доклада в Москву, я двинулся на собаках полярной ночью с места зимовки пароходов, будучи фельдъегерем советской общественности зимующих судов, везя сто десять дней в своем походном мешке рукописи — литературные документы, рапорт писателя о проделанной моряками великой работе у берегов Полярного океана.

Тысячу километров на собаках по бездорожью высокогорной Восточно-Сибирской тундры, по закурженным [1] лесам Колымы, Индигирки, две тысячи километров на оленях через Средне-Колымск, Абый, Верхоянск — полюс холода мира, тысячу километров на лошадях до туманного от лютых морозов Якутска и самолетом над зимней Леной до Иркутска я совершил для того, чтобы рапортовать Москве о Северо-восточной полярной экспедиции и безвестных ее героях.

Я рассказал об этом великом походе и снова ушел на север в Лену на ледоколе „Красине".

Радисты на ледоколе „Красин" услышали близ архипелага Норденшельда работу парохода „Север" из состава Северо-восточной полярной флотилии, зимовавшей в Чуанской губе. „Север" работал в Полярном море по спасению грузов с двух погибших в море речных пароходов.

А на другой день „Красин" связался с радистами „Литке". Радист Лебедев с другой стороны Полярного моря передавал мне на „Красин" привет. Синоптик Радвиллович в своей ледовой сводке с „Литке" приветствовал меня — своего соплавателя.

И эти приветы друзей Севера волновали меня воспоминаниями о Колымском походе.

---

[1] Заиндевевшим.

ледяной бунт

ПЕРЕД самым проливом Вилькицкого льды стеной преградили ленским судам дорогу. Двадцать девятое августа было днем самой тяжелой борьбы с торосистыми полями. „Красин" оставив суда в полынье, ушел в ледовую разведку до островов Фирилея. Лед местами доходил до четырех метров, из-под корпуса корабля выскакивали зеленые глыбы, с плеском и шумом снова падая в море. Чистой воды нигде не нашли. Вечером над „Красиным" прошел не снижаясь самолет Алексеева, вызванный Лавровым с Диксона. Дав несколько кругов над караваном, самолет взял направление на мыс Челюскин. „Красин" затопал по льдинам на соединение с оставленным караваном.

В пути убили и подняли на борт еще одного медведя. Разговору о медведе хватило на целый вечер всему кораблю.

С железным упорством бьются моряки за овладение подступами к проливу Вилькицкого за морской путь в Лену. Сотрясается от ударов об лед мощный корабль. Звенит посуда в буфете. Мычат на палубе коровы.

Старший помощник Пешковский следит в секстан за солнышком, ловит его высоту, чтобы вычислить наше истинное место в Полярном море.

Летчик Алексеев опустился у радиостанции на мысе Челюскин. Летчик сообщает, что направление взятое „Красиным" неправильно, надо держаться на зюйд-ост. У западного берега Таймыра припой. За мысом Челюскин задержки повидимому не будет. Алексеев намерен сделать разведку на ост и к проливу Шокальского на Северную землю.

Выписка из вахтенного журнала ледокола „Красин“.
Тридцатое августа 1933 г.

1 ч. 10 м.

Вышли на майну. Средний ход.

1 ч. 15 м.

Лед мелко-битый от одного до двух метров толщины. Л/к замедлил ход. Дали полный ход.

1 ч. 17 м.

Из машины сообщают, что левая машина вышла из строя. Стоп машины. Выясняем аварию. Глубина шестьдесят сажен.

1 ч. 40 м.

Подошли к краю майны под кормовой машиной и стали для спуска водолаза. Определили дрейф поля на NNO.

3 ч. 40 м.

Водолазом Веселовым, спускавшимся под воду два раза с нахождением под водой всего 11,5 мин. выяснено, что сломан гребной вал левой машины. Винт отсутствует, излом свежий.

. . . .

. . . .

Так отвечает море на героическое продвижение моряков в Якутию северным путем вокруг мыса Челюскин.

На среднем ходу во льду от одного до двух метров ледокол „Красин“ — флагман Ленской экспедиции теряет винт в Карском море, перед самым выходом из него в море Лаптевых.

Ленский караван остается сразу без проводника.

Остается без проводника и пароход „Челюскин“. С ним должен был, закончив Ленскую проводку итти к острову Врангеля ледокол „Красин“.

Под угрозой смена зимовщиков на острове Врангеля. Доберется ли до заветного острова пароход „Челюскин“?

Ледокольный пароход „Седов“ не может пробиться к острову Каменева, сменить североземельских зимовщиков. И раненый „Красин“ бессилен помочь своему морскому товарищу.

Даже с двумя винтами ледокол не потерял маневренности во льдах и слушается руля. Но не та уже стала сила ледо-

кола. Он подолгу задерживается теперь перед каждой льдиной, над которыми совсем недавно лихо потешался.

И все же раненый флагман приходит со своими судами к мысу Челюскин.

Неприветливо встречает нас самая северная оконечность Евразии. В тумане нельзя различить берегов материка. Не видно радиостанции мыса Челюскин. Все поглощено туманом. И за кормой флагмана будто потерялись стоящие где-то неподалеку корабли Ленской экспедиции. Мы узнаем об их месте лишь по густым, басовитым сигналам.

Но не только три архангельских парохода прошли следом за „Красиным“ к мысу Челюскин. В караване ледокола прибыли к Челюскину „Сибиряков“ и „Русанов“.

ВЗЯТИЕ МЫСА ЧЕЛЮСКИН

Несмотря на потерю винта левой бортовой машины „Красин" продолжал работу по выводке каравана из тяжелых льдов архипелага Норденшельда.

Летчики открыли чистую воду в шести милях от места стоянки каравана. Первая Ленская экспедиция должна была отступить на шесть миль к югу и там встретить чистую воду. Алексеев радировал нам с воздуха и с мыса Челюскин, где сам видел небольшие перемычки и с какой стороны нам будет удобнее огибать встречающиеся по пути острова.

Дорога к мысу Челюскин была открыта. Впервые в истории полярного мореплавания самолет указывал дорогу кораблям к мысу Челюскин.

Норденшельд первый из людей подошедший к мысу со стороны моря, не пользовался услугами самолета. В 1878 году, когда знаменитый профессор Адольф Эрик Норденшельд предпринял свое путешествие из Карльскроны в Арктику чтобы пройти северным морским путем, еще не летали самолеты, и по волнам эфира не переговаривались радисты.

Вот, что писал Норденшельд о первом достижении с моря мыса Челюскин:

„В тумане невозможно было далеко видеть, и я начал было уже опасаться, не помешает ли лед высадке на самой северной оконечности Азии. Вскоре однако же сквозь мглу показался на северо-востоке темный мыс, не обложенный льдами. Открывавшийся к северу залив врезывался здесь в материк; в этом-то заливе оба судна бросили якорь 19 августа, в шесть часов пополудни.

Мы достигли великой цели, к которой многие стремились в продолжение столетий. Впервые судно стояло на якоре у самой северной оконечности Старого света. Неудивительно, что мы приветствовали это событие украшением судов флагами и пушечной пальбой, а после возвращения с прогулки по берегу — пиршеством и заздравными тостами.

Так же как при прибытии на Енисей, нас и здесь встретил большой белый медведь; завидя приближение судов, он беспокойно ходил взад-вперед по берегу и чутьем старался разузнать природу и свойства гостей, прибывших в его владения. Пушечный салют до того испугал его, что он быстро скрылся и против обыкновения своих единоплеменников не решился вернуться даже на следующий день.

Северная оконечность Азии представляет собой невысокий мыс, вилообразно раздвоенный заливом, причем восточная часть его выдается на север более, нежели западная. Горный кряж с пологими скатами тянется по восточной часть мыса в южном направлении, и уже в пределах кругозора достигает высоты трехсот метров. Как хребет этого кряжа, так и прилегающие низменности были почти лишены снега. Только по скатам кряжа и в прорытых потоками снеговой воды ложбинах и долинах на низменности виднелись снеговые поля. Ледяная кора лежала почти по всему протяжению прибрежья... Повсюду почва растрескалась на более или менее правильные шестиугольные призматические отдельности, причем верхняя плоскость последних оказалась лишенной всякой растительности, между тем как в трещинах виднелись малорослые цветковые растения, лишайники и мхи.

Животный мир тоже не отличался здесь разнообразием и богатством... Представителями млекопитающих были медведь, олень и пеструшка, следы и помет животных удостоверяли их присутствие. В море мы имели случай наблюдать одного моржа, несколько тюленей и две стаи белух...

Возможно также, что русские звероловы из Хатанги охотились на северной оконечности Таймыра и, что Челюскин действительно посетил этот мыс. Верное очертание мыса его имени на картах дает основание к этому утверждению.

По древнему обычаю полярных мореплаватей, мы соорудили здесь знак в память своего посещения.“ Так писал Норденшельд.

Некоторые географы сомневались, что Челюскин посетил мыс, названный его именем. Роальд Амундсен, путешествуя на корабле „Мод“ Северным морским путем и, посетив мыс Челюскин после Норденшельда и Нансена, опроверг лишенные всякого основания сомнения о достижении северной оконечности Азии моряком Челюскиным.

Вот что писал в своей книге „На корабле „Мод“ крупнейший полярный путешественник:

„Таймырский полуостров образует северную часть Старого света. К северу он разделяется на два меньших полуострова, из которых западный больше северного. Этот последний, наиболее выдающийся к северу в виде полуострова, получил название полуострова Челюскина. Тем же именем названа и самая северная оконечность — мыс Челюскин. Это название дано в честь русского штурмана Челюскина, участника экспедиции лейтенанта Лаптева. Челюскину в 1742 году удалось добраться до северной оконечности Азии по материку на санях. Многие пытались оспаривать этот подвиг необычайно способного и энергичного человека, но это не удалось им. Карта штурмана Челюскина с правильным положением на ней самого северного мыса лучшее доказательство, что он действительно достиг его“.

Несколько одиноких кораблей подходили к этому мысу в течение последних пятидесяти лет. Но в 1933 году мыс Челюскин увидел целую эскадру судов. Это были суда на флагштоках которых развевались красные флаги Советов.

„Красин“, „Володарский“, „Сталин“, „Правда“, „Сибиряков“ и „Русанов“, отдали якоря здесь у самого края Старого света, у самой северной его оконечности. И на берегу выжатый льдом стоял на рассыпчатой гальке воздушный корабль „СССР Н2“. Никогда мыс Челюскин не видал такого скопления кораблей в своих пустынных водах.

На следующий день после захода в пролив Вилькицкого эскадры Ленской экспедиции, к мысу Челюскин подошел с запада пароход „Челюскин“ и ледокольный пароход „Седов“.

Это были корабли великой эскадры, которая прокладывала путь по Ледовитому морю грузам с запада на восток Советской земли.

Начальник Ленского похода объезжал на моторном катере прибывшие вслед за флагманом-ледоколом суда и давал указания о дальнейшем плане похода.

На мысе Челюскин оставались „Сталин“ и „Красин“. Ледокол должен был бункероваться с парохода „Сталин“. „Володарский“ уходил в Лену, „Правда“, — к мысу Нордвик с нефтеразведочной экспедицией Урванцева.

После окончания бункеровки „Сталин“ снимался с якоря и направлялся в Тикси, к устью Лены в Якутию.

Взятие мыса Челюскин эскадрой судов в тяжелый ледовый год было крупной победой советского морского флота в суровой Арктике.

Одновременно с исследованиями моря, которые велись профессором Визе — начальником экспедиции на „Сибирякове“ и Ландиным на боте „Гыдояма“, зимовщики мыса Челюскин во главе с Георгиевским приподнимали таинственную завесу жизни на мысе Челюскин, где никогда до них не селился человек,

И летчик Чухновский и полярный капитан Бурке не раз заявляли о том, что морской зверь — белуха идет в Карское море с востока, из моря Лаптевых. И вот первые зимовщики мыса Челюскин выследили ходы зверя. В середине июля очистился пролив Вилькицкого от льда. Очистился стремительно, в несколько часов. И вслед за ушедшим льдом прошло в Карское море из моря Лаптевых несколько белух. Это были разведчики льдов. Они вернулись вскоре обратно; Карское море было еще непроходимо для зверя, оно было слишком ледовито.

Ледовитость Карского моря мешала ходу белухи. Зимовщики Челюскина видели в прошлом году зверя, шедшего огромными стадами в сотни голов из моря Лаптевых в Карское.

Пятьдесят два полярных медведя было убито у мыса Челюскин в первую зимовку. Четыре моржа упромышляли челюскинцы в проливе Вилькицкого, когда в феврале появились там полыньи.

Ряд маршрутов проделан зимовщиками вглубь материка. Заснято шесть тысяч квадратных километров. Сделан гидрологический разрез пролива Вилькицкого.

Небольшие нерпячьи залежки были в мае. Чернобрюхая казарка осеновала на мысу. Осенью много рыбы проходило проливом. Молодой лед стал появляться со средины октября, этот лед подавало в пролив Карское море.

Заметили зимовщики, что с карской стороны лед идет густо, нередко до десяти баллов, забивая весь пролив, ко-

торый не в силах пропустить через себя массы карского льда, гонимого вестами и норд-вестами. Карское море — поставщик льдов к проливу Вилькицкого. С моря Лаптевых идет редкий лед — до трех баллов, когда дуют осты или норд-осты.

Два течения в проливе. Одно — на запад, другое — на восток. Эти течения помогают передвижкам льдов. Вилькицкий часто закрывается льдами, он не успевает пропустить через себя в море Лаптевых карские льды.

Вот что поведали про заветный мыс его первые зимовщики.

СКВОЗЬ ШТОРМЫ И ТУМАНЫ

Лавров оставляет раненый флагман у мыса Челюскин. Начальник похода переходит на пароход „Володарский" и на нем идет в Лену.

И в море Лаптевых нас встречают льды. Кажется, что они закроют нам совсем дорогу. Но капитан „Володарского" Смагин смело ведет свое судно вперед к намеченной цели. Смагин старый моряк, северянин, он знает ледовое море и не раз ходил по Студеному океану. Смагин надеется, что скоро кончатся льды. — Я вижу небольшую зыбь, идущую с востока, — говорит Смагин. — Значит впереди лежат большие запасы чистой воды.

И действительно мы выходим на третьи сутки из полосы льдов. Но на смену льдам приходит шторм. „Володарский" топчется на месте не в силах преодолеть одиннадцатибалльный шторм. Несколько суток штормует „Володарский" в море Лаптевых.

Позади „Володарского" где-то невдалеке идет к устью Лены пароход „Сталин".

Лавров получает телеграмму от капитана „Сталина". На „Сталине" от самовозгорания угля начался пожар кормовых трюмов.

Опасность пожара увеличивается с каждым часом. На пароходе бензин, керосин, водородные баллоны, детонаторы, аммонал, порох и динамит.

Вся команда и весь экспедиционный состав борются с пожаром на пароходе в море Лаптевых, которое встает перед ними стеной, взбешенное штормом.

Пароход „Правда", искавший вход в бухту Нордвик, не найдя подходящих глубин, ушел к бухте Прончищевой чтобы



Фото А. Белохова.

Мыс Святой Нос в море Лаптевых

там стать под разгрузку. Пароход „Правда“ садится на мель у Прончищевой.

Замечательная победа, одержанная кораблями Ленской экспедиции, кажется напрасной. Море Лаптевых собирается зачеркнуть блестящие достижения советских моряков.

Я вспоминаю весь трудный путь архангельских судов.

Карское море выслало нам навстречу лед еще к самому Маточкину шару. От Маточкина шара мы шли тяжелыми льдами до меридиана острова Белого и от Диксона на северо-восток караван судов вскоре встретил лед. К архипелагу Норденшельда архангельский караван продвигался тяжелыми льдами, встававшими на нашей дороге синей и зеленой преградой. Архипелаг Норденшельда, забитый ледяными полями, казался неприступным фортом Арктики. Словно здесь был начертан поворот первой Ленской, конец похода, его неудача.

— Большевики не отступают перед трудностями, — повторил Лавров замечательный лозунг наших дней. И с этими словами без ледокола, без авиоразведки, без предсказаний погоды Лавров ушел на „Володарском“ в море Лаптевых, чтобы доставить грузы в Якутию, проложить морской путь из Архангельска к братской социалистической республике.

И смелости сопутствовала удача.

Упорство людей моря и воздуха, правильный вариант похода, южный береговой путь, единственно верный в этот тяжелый год дали архангельскому каравану мыс Челюскин.

Отвага начальника похода Лаврова, и мужество архангельских моряков способствовали достижению бухты Тикси, устья Лены, берегов Северной Якутии.

Лена впервые увидела грузовые суда с Запада из Архангельска.

Они принесли в своих трюмах свыше трех тысяч тонн полезного груза для трудящихся Якутской республики.

ПОЛЯРНЫЕ ЛЮДИ

СЕКРЕТАРЬ судовой ячейки ледокола „Красин“ кочегар Зыбин и предсудком Денисов сидели в столовой за столбиками цифр. Ледокол грохотал по льдинам, прокладывая путь архангельскому каравану к мысу Челюскин. Зыбин и Денисов, придя после вахты в столовую, высчитывали проценты соревнования по погрузке угля с парохода „Челюскин“ в Карском море. У красинцев получалось сто сорок девять процентов выполнения. Красинцы забивали челюскинцев.

Капитан Легздин ходил по мостику над этим ледовым морем. Легздин давал короткие приказания вахтенному штурману, или ловил секстаном высоту солнца, высчитывал местонахождение ледокола в этом суровом море.

В кубрике кочегаров моряки готовили стенную газету. На ледоколе шел в полярное плавание художник Тягунов и его способности стенгазета использовала широко. Больше всех как всегда на корабле здесь доставалось повару. „Здоровье команды — в руках повара!“ — возвещали заголовки. Повар не отвечал стенгазете „письмами в редакцию“, но зато отводил свою душу горячими разговорами на корме, где любили собираться матросы и кочегары.

На ледоколе было два кинооператора — Беляев и Масленников. Они шли к устью Лены, чтобы посмотреть величайшую реку Евразии, заснять ее скалистые берега, тайгу и неохватные просторы уже пробуждающиеся к жизни.

Шесть недель мы продвигались от Ленинграда вокруг Скандинавии через Мурманск в Карское море к мысу Челюскин.

Нас останавливали льды, море вспухало туманами, загораживая нам путь. И все же первая Ленская увидела мыс Челюскин.

„Володарский", „Сталин", „Правда" — караван архангельских судов пронес свои ходовые огни к крайнему северу евразийского материка.

Там у мыса Челюскин оставался в ледовом дозоре, патруле ледокол „Красин". Я простился с ним — первооткрывателем дороги среди льдов из моря Карского в море Лаптевых каравану грузовых судов.

На „Володарском" я пришел в Тикси от северных широт, от мыса Челюскин, где еще светлы были ночи.

А в бухте Тикси по ночам было уже темно и бегали по небу нарядные переливчатые огни северного сияния.

Капитан Смагин, архангелогородец, мужественный и жизнерадостный человек делал кают-компанию „Володарского" местом сбора дружной морской семьи. Это давало зарядку для работы в трудных условиях Арктики.

Кают-компания была клубом, местом горячих споров володарцев.

Судовой состав не смотрел на свои каюты как на священную собственность. Примеру капитана Смагина и его старпома Никифорова последовали все остальные члены кают-компании „Володарского", гостеприимно поделив каюты с экспедиционерами первой Ленской.

Если на ледоколе „Красин" радио часто приносило вести с далекого материка и в кают-компании флагмана всегда можно было узнать свежие новости, то на „Володарском" перегруженная оперативными радиограммами рубка почти не давала новостей. Только однажды молодой радист Володя рассказал нам о том, что ему удалось связаться здесь в море Лаптевых с одним из тральщиков, находившимся в Охотском море на другой части Евразии.

В радиорубке ледокола „Красин" трудолюбиво гудел включенный мотор. За столом, на котором радиоаппаратура блестела своей чистотой, сидел радист Юдихин. Он также сидел здесь за этим столом пять лет назад, когда „Красин" спасал экспедицию Нобиле у берегов Свальбарда.

Юдихин три года кряду зимовал на Диксоне, отвыкая от разговора, уходя в свои думы, влюбленный в просторы Севера.

На коротко остриженной голове радиста чернели наушники. В радиорубке было слышно как неведомый пароход пел точками и тире в слуховые трубки Юдихина. Стоявший рядом радист Любке вслушивался в эти напевы, они были ему понятны.

В рубку часто входили вахтенные матросы с листочками радиограмм для передачи на суда, на материк. Вслушивавшийся в тире и точки Юдихин не смотрел на входящего, порывисто выхватывал радиограммы, принесенные для передачи и совал их за громкоговоритель. Юдихин был занят, он священнодействовал. И каждый, входивший в радиорубку, торопился выйти из нее, чтобы не разгневать старшего радиста ледокола. Вот сейчас казалось встанет высокий Юдихин, посмотрит страшными глазами из небритого лица и ругнет вошедшего чтобы не мешал приему.

Вдруг Юдихин остакавливал прием радио, вращал ручку конденсатора и кричал на всю радиорубку:

— Бр-р-р-одяга! Гремит тут во-всю! Ничего не слышно из-за него!

Кто-то забивал работу радиостанции ледокола и это возмущало старшего радиста флагмана.

Юдихин стоял у коротковолнового передатчика. Голова радиста была обращена на восток, словно у молящегося магометанина. И руки были простерты молитвенно кверху. Это радист держал регуляторы радиоволн, он следил за нервно подергивающимися стрелками на циферблатах аппарата. Юдихина звали в кают-компании ледокола Мустафой.

От приема Москвы Юдихин перекидывался к приему метеорологических сообщений для службы погоды, находившейся на ледоколе. Радист следил за часами, висевшими против него над головой. Каждые полчаса был новый прием, минуты были рассчитаны и надо было не замешкаться чтобы не пропустить условленного времени, не потерять связь с судном или береговою рацией.

Из точек и тире складывались в голове радиста мгновенно слова и фразы и здесь в Карском море он говорил с далекой и большой землей.

В краснофлотской форменке стоял рядом с Юдихиным радист Любке. Он не брился с самого Мурманска, но от этого не старело его красивое и молодое лицо.

В кают-компании по вечерам в мягких креслах и диванах моряки любили собраться и „травануть“ о прежних походах. Любке сидел всегда молчаливо и не перебивал рассказы товарищей. Он был неразговорчив. А ему было о чем порассказать. Это он сменил Плотникова когда радист погибавшего в шторме „Руслана“ Волынкин передавал прощальные телеграммы руслановцев через „Красин“ в Архангельск перед тем как итти „загинаться“.

Чтобы облегчить носовую часть подраненого в боях со льдами парохода „Челюскин“, „Красин“ брал уголь из его трюмов в свои. И с каждым днем перегрузки „Челюскин“ все выше и выше задирал из льдов свой нос. Одновременно с этим в местах, подвергшихся наибольшим ударам об лед, шел ремонт, делались распоры, заливали цементом разошедшиеся от вмятины листы бортовой брони.

Перед окончанием работ на „Красине“ произошла товарищеская встреча с челюскинцами в Карском море.

Среди выступавших наибольшим успехом пользовался кочегар-красинец, представлявший Петрушку.

Петрушка изображал белого медведя. К нему подошел повар с „Красина“ и говорит:

— Здравствуй, Миша!

— Ну, здравствуй!

— Что поделываешь?

— По Карскому морю гуляю. Вижу стоит пароход. Подхожу ближе, читаю: „Телушкин“. А тут народ с борта смотрит и смеется надо мной:

— Эй, кричат мне сверху, эй, Мишка, да ты же не умеешь читать! Ты же неграмотный! Разуй глаза! Ведь это же „Челюскин“!

— „Челюскин“!? Ха-ха-ха! Что вы мне очки втираете, что я маленький? а то я без вас не знаю, где находится „Челюскин“! Ха-ха-ха-ха! Ха-ха-ха-ха!

И медведь стал так смеяться, так смеяться, что не выдержал, лопнул со смеху и помер. Увидели челюскинцы, что медведь-то помер и давай в него в мертвого стрелять. Кореши[1] так расхрабрились, палят как на фронте, а потом три дня отбивные котлеты ели. Хитрый народ.

Так визгливо рассказывал Петрушка шутейный рассказ о подвигах в Арктике моряков с „Челюскина“.

---

[1] Товарищи (морское словечко).

Профессор Шмидт, начальник экспедиции парохода „Челюскин“, слушая Петрушку, смеялся в свою пушистую бороду, поглаживая ее и щуря голубые глаза. Нравилось и морякам слушать рассказы Петрушки.

Тысяча людей пришли на кораблях к острову Диксон в 1933 году. Людно было на Диксоне. Сколько судов стояло у этих безлюдных берегов в недавно еще пустынной бухте!

„Красин“, „Сталин“, „Володарский“, „Правда“, „Русанов“, „Сибиряков“, „Белуха“, „Лесник“, „Красноярский рабочий“, „Партизан Щетинкин“... Да всех не перечислить! Здесь собралась полярная эскадра, действующий флот на севере Советов. Отсюда в реку Пясину с лихтерами, с хозяйственным грузом свыше шестисот тонн, шел Иголкин до самого устья Дудыпты. Иголкин должен был подняться вверх по Пясине-реке на семьсот километров. По этой реке никто кроме геолога Урванцева и боцмана Бегичева не ходил еще. Надо было забросить грузы вглубь тундры, откуда течет Пясина. И этот пионерский рейс делал Иголкин на малютке „Леснике“ по необвехованной неведомой реке. Двигалась речная эскадра на Пясину с острова Диксон. А до того она проделала гигантский путь от Красноярска по всему Енисею к Карскому морю, к острову Диксон. Проходила Енисейские пороги, шиверы и быстрины, туманы и непогоду.

Время выхода судов Иголкина в Пясину было позднее. Пришла скорая осень. Вода упала. Обмелели реки. Приближалась скорая и дружная зима. Того и гляди замерзнешь в Пясине вместе со всеми речными судами и неподготовленными к зимовке людьми.

Осадка „Лесника“ — флагмана Пясинской экспедиции — сто шестьдесят сантиметров, лихтера — двести двадцать, а на баре было всего в ту пору двести десять глубина. Но надо было итти чтобы не оставить отдаленный край без жизненно-необходимых грузов. Ведь шли от самого Красноярска на утлых суденышках, пересекли Енисейский залив. Снабдить тундру и оставить на зимовке в Пясине пятнадцать человек и шесть деревянных судов — вот что входило в задачи экспедиции.

В походной каюте Лаврова на „Красине“ я видел давно знакомую по северу шарообразную фигуру Иголкина. Лавров давал ему последние наставления перед походом.

Сгустились сумерки и вытянулся в кильватерной колонне предлинный караван речных судов, малюток пароходов, ботов, барж и барженок. Иголкин уходил в Пясину. И он выполнил свою задачу.

Отсюда от Дискона шло наступление на Север, за его хозяйственное освоение.

Отсюда „Красин“ вел суда в Лену, „Сибиряков“ стремился на мыс Челюскин сменять зимовщиков и изучать Карское море, „Седов“ шел на мыс Оловянный, „Русанов“ в бухту Прончищеву, „Правда“ к мысу Нордвик, в море Лаптевых, Иголкин в Пясину. Мимо Диксона в Игарку за сибирским лесом проходили иностранные и советские пароходы.

Здесь на летном посту стоял дозорный самолет „СССР Н2“.

здесь будет усть-ленск

Мои радиограммы лежат неотправленными в Москву. Я захожу в радиорубку „Володарского". Я просматриваю их и передо мной встает весь поход в море Лаптевых. Неожиданно встретившиеся льды заволочены туманом. И кажется будто это не море Лаптевых, а Карское, полное льдов и туманов, и не пробиться здесь одному „Володарскому" без поддержки ледокола.

Но крепок архангельский капитан. Смагин ведет судно, лавируя между льдами. Мелкие льдины сменяются обломками полей и ледяными полями. Откуда принесло их сюда полярных странников? Двое суток мы идем льдами. Мы топчемся на месте у нас нет поступательного движения или его почти нет. За вахту, за четыре часа мы едва делаем четыре мили.

Я вспоминаю уравновешенно-спокойного моряка старпома Никифорова. Он приходит с вахты в свою каюту, по палубе которой плещет забортная вода. Кожанка Никифорова просырела от соляных захлестов. Моряк отряхает ее и финскую шапку. Бережно развешивает в каюте свою сырую одежду и, обращаясь ко мне, бросает привычно:

— А вы говорите! Двадцать пять миль за вахту сделали! Это уже вещь! По этому случаю надо выпить горячего чаю и потом до самого обеда соснуть.

Я читаю неотправленные радиограммы и передо мною встают короткие дни, проведенные в море Лаптевых. И они кажутся такими далекими, словно я перечитываю забытую сказку.

Мыс Челюскин — Рубикон для радио, радиораздел. За мысом Челюскин в море Лаптевых наши суда потеряли

связь с радиостанциями Карского моря. Исчезли неведомо куда и Диксон и Маточкин шар и даже рация Челюскина. Но зато наш Володя отлично слышит Японию. Японская музыка гремит по ночам в радиорубке „Володарского". Неразгаданные секреты радио.

Радио приносит сообщение Лаврову о том, что пожар на „Сталине" ликвидирован. Получив приказание Лаврова о выступлении в поход, „Первая пятилетка" уже покинула остров Диксон и продвигается одна на север в Холодном море, которое грозит ее тонким бортам.

Мы видим далеко на горизонте в вечернем полумраке будто гигантские пальцы руки великана, поднимающейся из моря. Это скалы — предвестники близкого к нам материка, мы приближаемся к берегам Якутии.

Морская вода пожелтела от пресной, которую подает сюда мощная река Восточной Сибири.

Мы вступили в полосу ленской воды.

Глубины, которые то и дело берутся вахтенными матросами говорят капитану, что мы слишком близко подошли к берегам. За все время похода мы не видели в море Лаптевых ни разу солнца. Нельзя было определиться. И сейчас капитан Смагин определяется только по глубинам. Он отступает назад, на север, и получив необходимый запас воды под килем, двигается снова на восток к устью Лены, в бухту Тикси.

Вдалеке уже в ночной темноте маячат чьи-то огни.

Огни то вспыхнут, то погаснут. Неужели здесь поставили маяк?

Загадку огней разгадывает Володя.

Радист коротковолновой станции Тикси сигналит электрическим фонарем. Он передает боевой привет якутов первым архангельским морякам, пришедшим в тяжелый ледовый год к берегам Якутской республики.

„Володарский" бросает якорь. Шум якорной цепи непривычно нарушает покой берегов бухты Тикси.

Скоро на борт „Володарского" приходят с берега люди. Эти люди строят здесь в Тикси морской порт — место перевалки грузов с морских судов на речные.

Коротковолновая станция Тикси каждый день говорит с Якутском. И здесь на земле, каменной, пустой, неприветной, оголенной, чувствуется новая жизнь.

Здесь в бухте Тикси, хорошо защищенной от ветров, строится портовый городок — Усть-Ленск.

В древнее время городки и остроги случайно вырастали по северу. Казак Михаил Стадухин ходил на кочах[1] „со товарищи“ собирать ясак с чукчей, тунгусов. Открыл неожиданно реку Колыму, вошел в нее и основал там первый городок, впоследствии получивший название Нижне-Колымск.

Существует предание будто Стадухин, задумав строиться на берегу реки, ушел с несколькими казаками на охоту в тайгу. И когда вернулся, нашел остававшихся в таборе мертвыми. В шалаше лежала недохарченная рыба. Стадухин дал ее отведать собаке — та вскоре сдохла. Понял тогда казак, что от рыбы нашли свою погибель его товарищи. И решил здесь не обосновываться. Поставил своим товарищам кресты на могилах и сам пошел вверх по реке искать другое место для стройки городка. С тех пор и зовется место казацкой гибели Крестами.

Ирония судьбы! К теперешнему Нижне-Колымску не могут близко приставать морские суда, из-за отмелости берега. А как раз у Крестов, где нашли свою смерть Стадухинские казаки, берег приглуб и туда могут подходить суда с тринадцати-футовой осадкой почти к самому берегу.

С запада, из Архангельска пришел сквозь ледовые кордоны Полярного моря караван грузовых судов к устью Лены. И я видел на берегу Тикси, как складывали из плавника первый дом будущего морского порта Усть-Ленска. Этот город был выбран не на случайном месте. Глубины бухты были точно измерены гидрографами и нанесены на карту. Сюда на край земли пришли люди застраивать берега, где не были еще протоптаны человеком тропинки.

Зажглись огни на последних параллелях земли.

И первую весть, которую несет на большую землю радиостанция Тикси о приходе Ленской экспедиции, это радиограмма в Якутск от имени общего собрания экипажа всего флагманского парохода.

„Общее собрание команд и комсостава первой Ленской экспедиции морских судов приветствует Обком, Совнарком Якутской республики.

[1] Плоскодонное, одномачтовое гребное судно.



Фото А. Белохова.

Памятник летчикам Кальвице и Леонгарду, погибшим на Лене близ Сангар-Хая (угольных копей)

Несмотря на тяжелые ледовые условия этого года, многочисленные штормы и туманы, морские суда доставили к пределам Якутской республики грузы продовольствия, промтоваров и экспедиционного снаряжения. Это является ясным доказательством того, что Северный морской путь может явиться надежной транспортной артерией для связи Якутской республики и так же Восточного Таймыра с остальными партами СССР и Запада. На основе этого общее собрание уверено, что под руководством Якутского Обкома и Совнаркома приморский Север и так же долины рек Хатанги, Анабара, Лены, Индигирки, и другие получат полную возможность активно участвовать в реализации лозунга индустриализации СССР и, что вторая ленская экспедиция не только доставит товары в устье Лены, но и получит обратный груз.

Мы, советские моряки, обещаем закрепить достигнутые успехи, заставить Полярное море служить второй пятилетке социалистического строительства, выполнить задание партии и правительства и любимого вождя Сталина — вдохновителя побед на всех большевистских фронтах.

Большевистский привет и лучшие пожелания народам Якутской республики.

По поручению общего собрания экипажа „Володарский" начальник Ленского похода

Лавров

Отсекр судов „Сталин" и „Володарский"

Никифоров.

Бухта Тикси, устье Лены, 7 сентяря 1933 года".

Море Лаптевых мелкое, но свирепое. Лот Томсона щупает дно, как слепой человек палкой свою дорогу. Глубины все меньше и меньше.

Глубина двадцать футов, у нас под килем всего четыре фута. Мы идем в пурге обратным курсом на большие глубины и берем немного северней, нас очевидно снесло ветрами и течением к невидимому в тумане берегу.

Смагин не позволяет своему судну касаться грунта даже в неизведанном море.

В этом море Лаптевых Смагин, идя на лесовозе без патруля ледокола, встречает тяжелые льды. Но он идет вперед, он уверен, что море Лаптевых не может быть все закрыто льдами.

И Смагин выводит „Володарского“ на открытую дорогу.

Вот уже с самого мыса Челюскин солнце не баловало нас, мы идем словно впотьмах. Наше место не обсервовано, не вычислено в астрономической задаче, неизвестно какая сейчас высота солнца. Не видно светила и слился в тумане горизонт с морем и серым небом.

Может быть мы уже за Леной? Проскочили ее и держим путь в Колыму? Северо-восточная экспедиция уже ушла оттуда. „Литке“ увел свои суда из бухты Амбарчик. Он пробивается с Колымской эскадрой вперед к Дежневу.

Об этом еще Юдихин слыхал на „Красине“ с парохода „Север“ от Серафима Лебедева — радиста, с которым мне пришлось вместе зазимовать в Полярном море.

— Все будет в порядке, — скоро придем в Лену и станем под разгрузку, — весело улыбаясь говорит старший помощник капитана Никифоров.

— Сегодня на моей вахте я прикончу со штормом. Непременно явится солнышко и все будет ол-райт!

Вечером после восьми часов, когда шторм стих, я встретил возвращавшегося с вахты Никифорова.

— А вы говорите!? — обращается он ко мне. Это его обычное обращение. С этого Никифоров завязывает свой разговор.

На завтра он берет высоту солнца. Мы чуть севернее нашего счислимого места. Смагин верно ведет свое судно. Мы уже близки к могучей реке, которую я видел одетой по зимнему в шестидесятиградусные якутские морозы еще совсем недавно.

Быстрей, не встречая крупной волны, идет „Володарский“. Не четыре, а двадцать четыре мили делает теперь пароход за вахту. Скоро мы будем у Лены вестниками первой Ленской экспедиции из Архангельска, ее трудного пути в тяжелых льдах от самых берегов Новой земли.

Капитан Смагин любил пить чай в море после двенадцати часов ночи. Он не изменил этой своей привычке и на рейдовой стоянке в Тикси. За этим ночным чаепитием в кают-компании на „Володарском“ было всегда людно,

словно в клубе. Разговоры были обычными разговорами моряков о том, что в таком-то году такой-то пароход наскочил с полного хода на риф, или сел в тумане на мель, или вылез на берег или вместо Югорского шара вышел в Лямчину. Говорили о чудесном плавании парусника „Товарищ“.

Войдет широко Смагин в кают-компанию, пробасит или подшутит, погоняет „чаи“, надвинет низко на глаза свою морскую фуражку, застегнет на все пуговицы полушубок и надолго снова исчезнет. Он на верхнем мостике. Я вижу его сапоги, полушубок и топорщащийся воротник и над ним капитанскую фуражку. Человек стоит у машинного телеграфа и будто застыл на холоду. Как вдруг слова бурно вырвались на волю и давай подмывать скалистые берега.

— Пра-а-...ру...а-а-а!

— Право руля — командует Смагин.

— Одерживай! Одерживай, куда покатился!

— Гляди, куда пароход лезет! Видишь льдину, оставь ее слева! Поле справа обходи!

Капитан быстро успокаивается. Его широкое лицо снова светится улыбкой и вечером он непременно расскажет о том, как „Малыгин“ сто раз присаживался на банки.

— Гут сундук! — говорит капитан.

Значит все в порядке.

Впереди чистая вода и пусть в шторм бросает пароход, все же лед пострашнее шторма. Но и шторм не отпускает капитана с мостика, а держит Смагина у телеграфа, у руля.

В бухте Тикси между островом Бруснев и материковым берегом на картах значится „рейд Лены“, а за ним видна еще и до сей поры часть остова шхуны Толля „Заря“ и берег обозначен на карте именем „Зари“. Еще год-два назад на шхуне зимовали промышленники — рыбаки. От случайного пожара полузатонувшая шхуна сильно пострадала. Десятки лет пробыла шхуна в воде Тикси и дерево заморилось.

Пытаясь разбить шхуну на дрова зимовщики-промышленники поломали об нее последние обуха, так крепко было дерево из которого сооружалась шхуна.

Архангельские пароходы пришли в Тикси с теми запасами пресной воды, которую взяли еще в родной гавани. В пути



В Якутске строится мощная электрическая станция

суда не пополняли свои цистерны пресной водой. И на „Володарском“ и на „Сталине“ был введен паек пресной воды. Для купания одного человека разрешалось брать одно ведро пресной и сколько угодно морской воды. В морской бухте Тикси, вода при нас была пресная. Сказывалось великое опресняющее влияние Лены. Только при сильных нордовых ветрах море пригоняло сюда свои горько-соленые воды.

И володарцы и сталинцы глубоко вздохнули с приходом на Тикси. В свободные от работы часы люди стирали белье и мылись в бане, где паек пресной воды был отменен по случаю прихода к устью великой Лены. Очевидно, что успех Ленской экспедиции был неожиданен и к приходу архангельских судов не подготовились якутские речники.

Но моряки, предоставленные самим себе, не растерялись. На баржи, приведенные слабосильными катерами к бортам пароходов, мешок за мешком, ящик за ящиком, бочка за бочкой уходили прибывшие грузы.

Ленским грузчикам очень нравилась работа по разгрузке архангельских пароходов, они восторгались бесшумной и хозяйски-бережной механизированной работой электрических лебедок „Сталина“ и „Володарского“.

Стрелы, словно руки великанов, подхватывали тяжелые грузы и бережно опускали их на баржу. Грузчики растаскивали и раскладывали их по палубе баржи, экономя место для новых подач с парохода.

Шум электрических лебедок был мягок и напевен и без него становилось скучно по ночам, когда вдруг прекращалась разгрузка из-за отсутствия тока.

рейд „первой пятилетки“

КОРАБЛИ шли на восток, как некогда каравеллы Колумба на запад. Колумб искал Индию, Лавров — Якутию.

Мы встретили в море айсберг — ледяную гору. Это ледник Северной земли выслал к нам навстречу своего посланца. В тумане при тихом ходе мы видим эту гору издалека — за две, за три мили. Чем ближе мы подходим к ней, тем лучше становится видимость. Вот перед нами уже близко эта ледяная синяя гора. Волны отшлифовали ей борта. Она изогнулась дугой, будто пасть ревущего зверя, разинутая до предела. В нее била волна, рассыпаясь облачком брызг, словно лед от взрывов аммонала.

Ветер и волна шли с востока. Остовый ветер открывал дорогу речному теплоходу „Первая пятилетка“. Она стояла у острова Диксон в томительном ожидании. И Лавров вызвал ее в этот восточный шторм. Только шторм мог освободить ей дорогу под западным берегом Таймыра. Только остовый ветер мог пропустить „Пятилетку“ в Лену.

Пока восточный шторм задерживал приход архангельских судов в Лену, „Пятилетка“ пользуясь его мощной силой, отжимающей лед от берега Таймырского полуострова, двигалась неуклонно от Диксона к мысу Челюскин, одна без проводника-ледокола.

Ай-да „Пятилетка“! Она уже проскочила к архипелагу Норденшельда. „Пятилетка“ сама идет во льдах. Речной теплоход в полярных льдах у берегов Таймыра, почти не видевшего моряков!

Чтобы обеспечить безопасность теплоходу, ледокол „Красин“ снова идет к Норденшельду, на помощь „Пятилетке“.

И я вспоминаю наше прощание с ледоколом в туманное утро у мыса Челюскин, когда едва различались корабли стоявшие на рейде.

По мостику „Володарского“ от борта к борту ходит Лавров в мохнатой собачьей шубе.

Внизу рядом со старшим помощником Никифоровым стоят кинооператоры Беляев и Масленников и я. Мы — братья по работе. Только свои образы я запечатлеваю на бумаге, а киношники — на пленке. Они тащат свой треногий аппарат в любое время дня и ночи на верхнюю палубу из вестибюля, где живут. Я вижу Масленникова с киношкой на марсе — наблюдательной бочке корабля, а Беляев накручивает одновременно с мостика. На аппарате телеобъектив, приближающий расстояние. На льдине показался медведь. Вести об этом долетают раньше всего до журналистов, киношников и охотников. И каждый со своим оружием — киноаппаратом, ружьем или блокнотом выходит на наблюдательный пост. Впечатляется журналист, снимает киношник, стреляет охотник.

Через день после „Володарского“ приходит в Тикси пароход „Сталин“.

Мы опаздываем в бухту Тикси из-за шторма на трое суток.

С иссякавшей надеждой ждали нас грузчики на баржах в Тикси и летчики самолета „СССР Н8“.

Грузчикам нужен был речной теплоход „Первая пятилетка“ — единственное судно, которое бы могло повести за собой на буксире весь караван барж, ожидавших архангельские грузы.

Летчикам „СССР Н8 “ требовалось авиационное горючее.

К приходу архангельских судов в Тикси не оставалось ни одного мощного буксира и морским пароходам не на что было разгружать свои грузы. Нечем было подвести к пароходам стоявшие под берегом в защищенном месте баржи.

Лавров приказал нескольким малосильным катерам впрягаться по двое по трое в одну баржу и тащить ее, несмотря на малую мощность моторов, вперед к ожидавшим разгрузки пароходам.

Только благодаря этому решению баржи были подведены к пароходам. Эта подводка барж была проведена мотори-



Фото А. Белохова.

В низовьях Лены

стами, не знавшими ни сна, ни отдыха. Каждый речник понимал, что лишний день простоя морских судов в Тикси угрожает морякам зимовкой в Полярном море на обратном пути. И здесь в Тикси не было отдельных ударников. Здесь ударным был весь коллектив речников и моряков.

„Первая пятилетка“ — речной теплоход, прибыл четыре года назад в Карское море через пролив Югорский шар. Это был замечательный 1930 год, когда удалось провести впервые в истории полярного плавания пятьдесят пароходов через Карское море, в том числе четыре теплохода для Енисея и Оби.

И вот теперь один из этих теплоходов предпринимает отважное пионерское плавание из Омска по Иртышу, по Оби, через Енисейский залив к острову Диксон и оттуда один устремляется вдоль западного берега Таймырского полуострова к мысу Челюскин, к Якутии, чтобы войти боевой единицей в семью ленских речных судов.

И „Пятилетка“ доходит до места назначения, описав гигантскую дугу, идущую из Омска через мыс Челюскин, бухту Тикси к самому Якутску.

„Пятилетка“, которую так ждали возвращавшиеся обратно в Якутск грузчики, пришла в Тикси и подобрала не только грузчиков, но и весь предлинный караван барж и баржонок со всем грузом, доставленным первой Ленской экспедицией.

Я предполагал завершить Ленский поход на „Пятилетке“, но, получив приглашение командира воздушного корабля „СССР Н8“ Леваневского участвовать в первом перелете тяжелой морской машины над Леной, я вылетел в пургу из Тикси, когда за снежной завесой не было видно высоких скалистых берегов будущего порта.

Перед вылетом я зашел попрощаться к начальнику Ленского похода.

— Летите в Москву! Расскажите о нашем героическом пути в Лену, — сказал мне Лавров.

И Лавров подвел итоги первой Ленской экспедиции.

так говорил ямщик первой ленской

Ледовитость Карского моря была исключительной, поздно началось лето и рано прибежала зима.

Верный вариант пути был выбран сознательно. Я выбрал его из учета Обь-Енисейского течения вдоль берега западного Таймыра, теплового влияния материка и его рек. Я учел направление ветров от норд-оста, господствовавших в августе.

Я выбрал исторический путь Нансеновского „Фрама“, Норденшельдовской „Веги“ и Толлевской „Зари“. Они шли под берегом. Я учел также предшествовавшее нам неудачное движение „Седова“, „Челюскина“ к Северной земле и „Сибирякова“ к мысу Челюскин.

Они свернули на наш единственно верный путь.

Мы проверили авиацией верность этого южного варианта перед самым выходом судов с Диксона.

Легздин несколько уклонился от намеченного пути, пытаясь сохранить ледокол, забирая мористее, подальше от неизвестных банок, камней и мелей непромеренного моря.

Винт сломался у „Красина“ не в жестоких льдах, а в разреженном метровом, двухметровом льду. Сломавшийся вал работал во всех экспедициях „Красина“, начиная с нобилевского похода.

Нам бросят упрек: вы не провели в Лену „Партизана Щетинкина“. Мы должны были проводить суда, но не гробить их. В этом году проводка такого судна как „Партизан“ была исключена. Кроме того, его механизмы не приспособ-

лены к питанию соленой водой. При ледовых условиях Карского моря, которые мы встретили в этом году, с обшивкой „Партизана“ нельзя было выступать в поход. А „Пятилетка“ не могла взять „Партизана“ на буксир.

Ленский поход труднее прошлогоднего Колымского. Белая карта. Скопление льдов у Норденшельда, заранее нам известное, и льды от самых островов Тилло.

Не только мы, но и речная „Пятилетка“ встретила тяжелые льды в море Лаптевых. Мы штормовали в море Лаптевых. Все испытали мы в море: льды, туманы, снегопады, штормы и даже пожар.

Речные суда разумно выдерживались близ острова Диксон до пятого-десятого сентября.

Мы не дали отбоя речным судам, несмотря на то, что льды у Норденшельда были нам самим с начала не-под силу. Нам помогли авиация и остовый ветер.

Ветры у Норденшельда делали свое дело.

Старый путь, найденный нами под берегом, оставался, а новый зюйд-ост разрежал обстановку, открывая путь „Пятилетке“ к мысу Челюскин. Мое радио на „Пятилетку“ долго не уходило с „Володарского“, у нас не было связи. И я думал: все пропадет. Молния опоздает. Путь закроется и „Пятилетка“, выйдя по моей молнии, попадет в ледовую ловушку.

Молния ушла второго сентября в восемь вечера, когда уже была ясна картина моря Лаптевых, а третьего сентября „Пятилетка“ была уже у островов Каменных.

„Красин“ стал авариен. Была мысль вызвать „Ленина“ помогать „Красину“, а ленским судам выжидать погоду, ветра и проходить самим по способности вперед к цели, к устью Лены, бороться за последний процент возможности. Казалось, что из ста процентов удачи, у нас оставался лишь один, но мы не отказывались и от него.

Ледокол с двумя машинами показал себя действенно, надо было пробить шесть миль льда до чистой воды. И раненый „Красин“ честно сделал это.

Сейчас „Пятилетка“ идет в Лену под проводкой „Красина“.

Смотрите, вот телеграмма Зыбина, он просит не задерживать „Пятилетку“ в проливе Вилькицкого перегрузкой угля на ледокол. Он захвачен величием похода речного судна в Полярном океане. Единоборство речного теплохода с по-



Фото А. Белохова.

Линейный самолет на Лене

лярной стихией. Это героика наших суровых дней, о которых будет интересно читать, но делать и переживать нелегко.

„Как только „Пятилетка“ выйдет на чистую воду, я ставлю „Красина“ к острову Русскому на безопасные позиции. Если угодно будет ветрам запереть нам выход из моря Лаптевых, если образуется тяжелая перемычка у Норденшельда, — мы зазимуем с лесовозами, а „Красин“ еще сумеет вырваться в Мурманск из Карского моря“.

Лурт [1] знал, что мы не ведем речные суда. Лурт должен был направить буксиры в Тикси.

Я предлагал взять „Чайку“ — стодвадцатипяти-сильный катер со стальным корпусом из Оби в Ленский поход Северным морским путем.

Но „Чайку“ послали вниз по реке Лене, так она до сих пор и не пришла в Тикси. На что рассчитывал Лурт, когда вниз сплывало на семи баржах ко мне в Тикси сто двадцать пять грузчиков? Чем их поднимать вверх после окончания разгрузки? Или обрекать на зимовку? Хорошо, что сюда прорвалась „Пятилетка“, она выручит грузчиков.

Катера! Но нам дали катера, годные для нормальной работы, а не для буксировки тяжело-груженых барж.

Мы шли во льдах, в тумане, в снегопадах, скорее торопились вперед, чтобы иметь запас времени для разгрузки и возврата домой.

А теперь мы бьемся по полдню с пустой баржей здесь в Тикси, чтобы подвести баржу к пароходу. А кто нам отбуксирует от пароходов груженые баржи? Опять надежда на „Пятилетку“.

Мы бьемся во льдах и туманах. Смелый Ленский поход моряков и... убегающий, боящийся зимовки Лурт.

При полном неумении архангельских организаций организовать экспедицию в Лену в кратчайший срок и, несмотря на тяжелый ледовый год, мы все же пришли в Тикси.

Огни морских пароходов мы засветили у самых ворот в Лену. Пришли с запада, когда нас уже не ждали в Якутии.

В бухте Прончищевой, в море Лаптевых партия охотника Журавлева доставленная сюда впервые в этом году, набила за несколько дней полторы сотни моржей, трех медведей. Это подтверждает правильность предположения об огромных

---

[1] Ленское управление речного транспорта.

звериных богатствах крайнего севера и в частности девственного моря Лаптевых.

Это только начало. За первой Ленской из Архангельска пойдут другие ленские, но это будут уже обычные рейсы по проложенному пути.

Поход Колумбовых каравелл в Америку был отважным и героическим. Рейсы гамбургско-американской линии обычны и никого не поражают сейчас.

Наш поход в Лену был необычным походом.

— Расскажите о нем Москве!

Так говорил водитель первой Ленской.

Тихо пел песню нордовой ветер. Он пришел вслед за северным сиянием, которое горело вчера переливчатыми огнями до самого утра, бегая цветною шалью по звездному, ночному небу Тикси.

памятка морякам, идущим в полярное плавание

Караваны судов шли с запада в Обь и Енисей, а с востока — в Колыму, к мысу Медвежьему. Люди учились с годами невзгод и лишений как побеждать суровое Полярное море.

Есть ли еще такая страна на свете, полярный опыт которой превосходил бы наш?

Ведет ли кто-нибудь такую упорную борьбу за культуру на далеком севере, за просвещение отдаленных окраин?

Идут ли где-нибудь эскадры кораблей к северным широтам караванами, как у нас?

Нет такой страны, полярный опыт которой превосходил бы наш!

Такой борьбы как наша страна за культуру на далеком севере не ведет никто!

Отдельные корабли идут разрозненно под иностранными флагами на север. Но это спорт или чудачество. Караваны грузовых судов идут на север под советским флагом!

Но мы недостаточно используем свой богатейший опыт в освоении отдельных окраин, при прокладке новых водных путей в неизведанных районах.

Идя в пионерские походы, надо захватывать с собой не только предметы экспедиционного снаряжения, продовольствия, но и рейсовые донесения всех капитанов, когда-либо ходивших в малоизвестном море.

Ранний срок выхода судов из портов запада или востока на крайний север должен соблюдаться с исключительной строгостью.

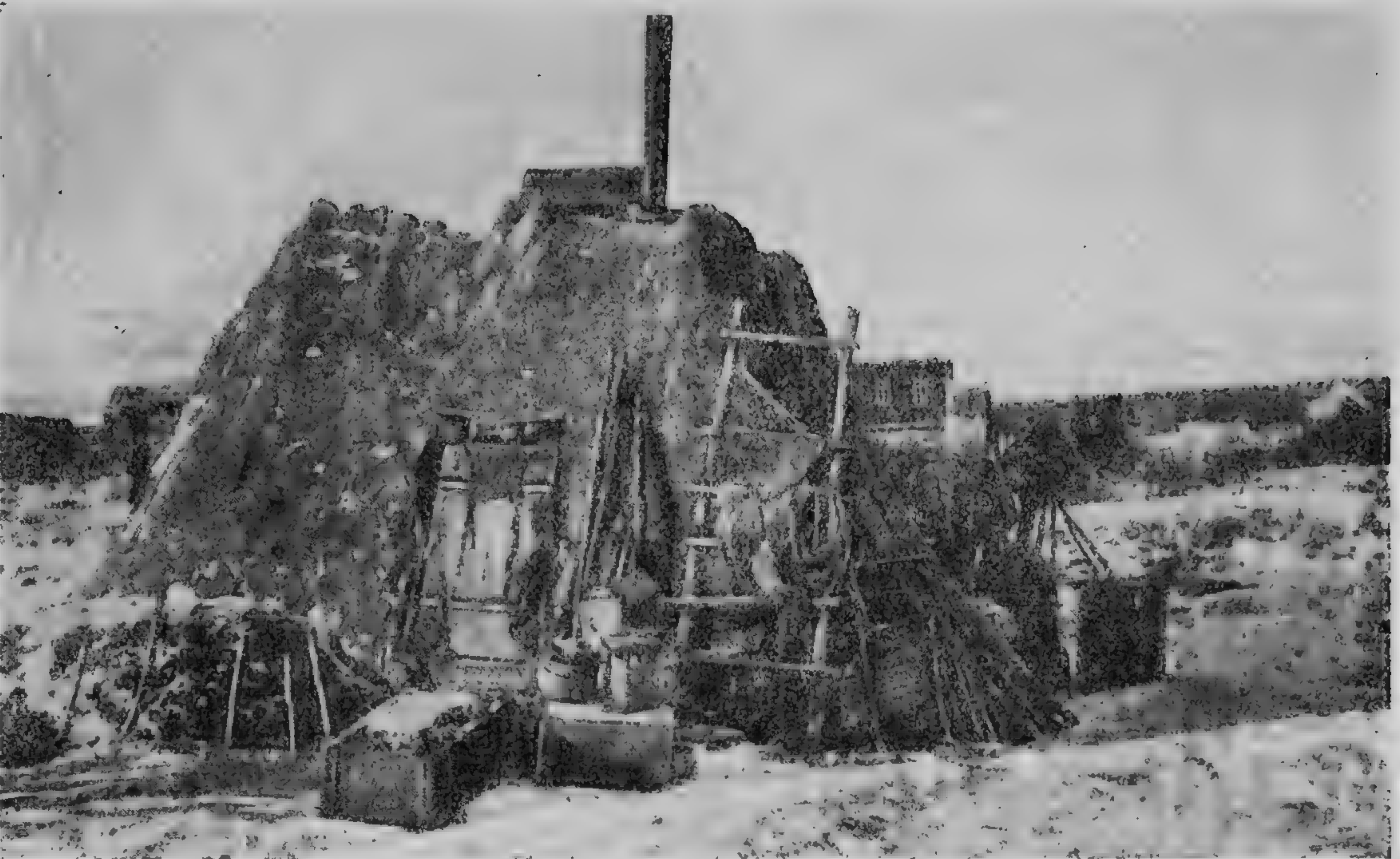


Фото А. Белохова.

Юрта якута

Из опыта многих полярных походов я считаю, что выход судов из Архангельска в Карское море не должен быть позднее второй декады июля. Лучше ожидать изменения ледовой обстановки перед входом в Карское море, чем терять дни в Архангельском порту.

Не службы погоды должны быть на судах полярного флота, но одиночки гидро-метеонаблюдатели. Служба погоды должна быть централизована где-нибудь на одной или другой крупной полярной радиостанции в течение полярной навигации.

Эфир занят по целым суткам только передачами метеосообщений на суда, где составляются карты погоды. Что ни судно, то попытка ежедневно из столбиков цифр составить карту погоды, предсказать ее изменение. Если взамен этих параллельных работ суда будут с одной точки на севере получать готовые прогнозы погоды, сообщая в центральную полярную службу погоды лишь метеоданные своих координат, то эфир освободится от назойливого постоя миллионов цифр метеосводок, перекидываемых по радио всем судам.

Надо изучать опыт полярных экспедиций, обмениваться этим опытом.

Я видел как в тумане во время ледового похода на востоке Союза гидрологи опрыскивали фуксином (кровавокрасной краской), пройденные флагманом и конвоируемым им судном, льды. И когда ледокол-флагман возвращался за несколько миль во льдах, в тумане к остановленному каравану для вывода остальных судов, он находил себе дорогу по этим кровавым следам фуксина, по своему следу, как Гензель и Гретель по камешкам в сказке братьев Гримм.

Не только тяжелый, линейный самолет должен обслуживать полярный поход, но на борту каждого флагмана необходимо наличие малого самолета, разведчика льдов на короткое расстояние. Сбросить такой самолет в полынью на поплавках или на лыжах на гладкое поле не составит большого труда, не отнимет много времени. И вместо того, чтобы итти вслепую с ледоколом во льды, в ледовую разведку, эту разведку произведет маленький самолет, быстро и верно.

Если бы у „Красина“ на борту был самолет малого радиуса действия, не надо было гонять ледокол на поиски свободного пути, чистой воды для каравана, ломать вал и терять винт в море.

Идя на север моряк должен быть во всеоружии.

обратный поход

ПРОФЕССОР Мультановский в своем долгосрочном прогнозе погоды в районе моря Лаптевых предсказывал раннее наступление зимы — в начале второй половины сентября. Предсказание известного метеоролога к несчастию для первой Ленской оказалось верным. Раннее наступление зимы, раннее смерзание моря не было бы столь страшным для морских пароходов если бы их проводник, их флагман „Красин“, который вышел по первому зову навстречу своим подзащитным, не был лишен с потерей винта половины своей недавно могучей силы. Ледокол „Красин“ с тремя винтами смело повел бы за собой свой караван из Полярного моря. Но раненому „Красину“ не хватало силы.

И Лавров видя невозможность пробиться со всем караваном к мысу Челюскин, приказал „Красину“ оставить караван и выбираться самому из Арктики.

У острова Самуила остались зимовать архангельские пароходы „Правда“, „Сталин“ и „Володарский.“

Вместе с ними остался зимовать начальник похода Лавров. Он не пожелал перейти на уходивший ледокол „Красин“. Как начальник он решил остаться вместе с первым караваном архангельских судов, которые честно принесли в своих трюмах грузы в Якутию.

Раненый в боях со льдами, обессиленный ледокол не смог проложить во льдах обратную дорогу домой в Архангельск героическим морякам „Володарского“, „Сталина“ и „Правды“.

Пароход „Челюскин“, оставшись один без помощи „Красина“ пробился в тяжелейших льдах Карского моря и всту-

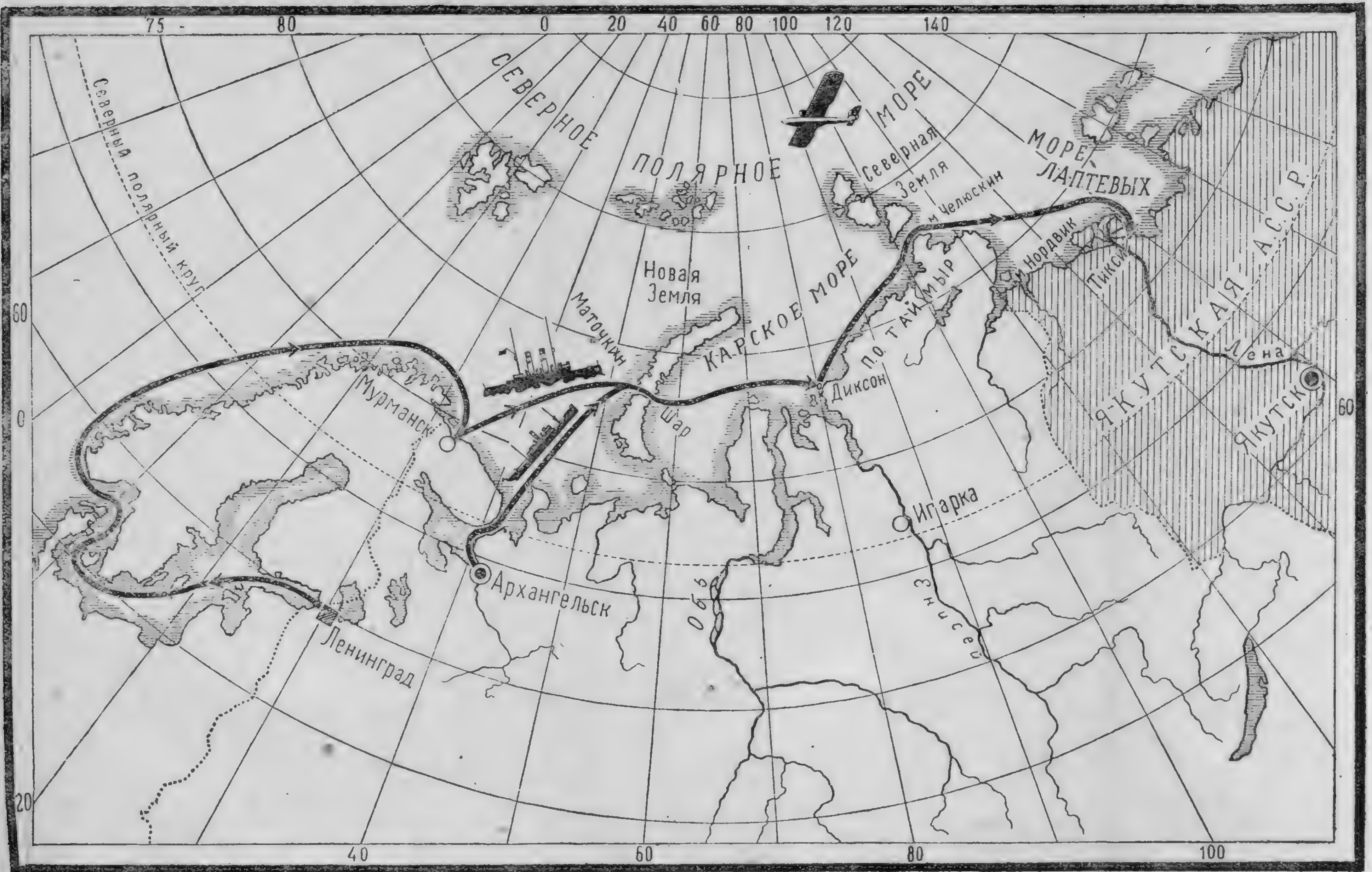
пил в единоборство с грозными чукотскими льдами. И даже погрузившись на морское дно, „Челюскин“ навсегда оставил в памяти человечества восторг и изумление перед отрядом рабочей страны, сражавшимся с полярной стихией.

Советский полярный флот с исключительным упорством прокладывал себе широкую дорогу вдоль северной границы нашей земли, обращенной своим главным фасадом в Ледовитый океан.

Белые полчища — ледяные поля еще не раз будут восставать против своих победителей. Полярники знают это и готовятся к новым боям с суровой природой последних параллелей. Строятся новые сверхмощные советские ледоколы и полярный морской и воздушный флот.

Конечная победа останется несомненно за советскими моряками, воздушниками и учеными.

ПУТЬ СЛЕДОВАНИЯ ЛЕНСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ



СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Обложка худ. Н. А. Ушина

Редактор Н. Жданов. Техредактор Н. Макшеева. Корректор Н. Какурина. Сдано в набор 28 марта. Подписано к печати 17 июня. ЛОИЗ № 513. Заказ № 1557. Ленгорлит № 17032. ОСТ 82×110. 4 1/4 авт. л. В авт. л. 40000 зн. Тир. 10.000.

Типография им. Володарского, Ленинград, Фонтанка, 57.

Цѣна 75 к.

Переплт. 50 к.